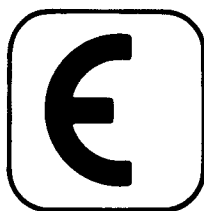


# EUROPA TRANSPORT



BEOBACHTUNG DER VERKEHRSMÄRKTE □ OBSERVATION OF THE TRANSPORT MARKETS □ OBSERVATION DES MARCHES DES TRANSPORTS

## MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



23

Beilage zum "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/DE  
Supplement to the "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/EN  
Supplément au "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/FR

Herausgegeben von der Generaldirektion Verkehr  
Kommission der Europäischen Gemeinschaften □ 200, rue de la Loi - 1049 Brüssel

Published by the Directorate-General for Transport  
European Communities Commission □ 200, rue de la Loi - 1049 Brussels

Publié par la Direction Générale des Transports  
Commission des Communautés Européennes □ 200, rue de la Loi - 1049 Bruxelles

4/771111 - 222

# **MARKTENTWICKLUNG**

# **MARKET DEVELOPMENTS**

# **EVOLUTIONS DU MARCHÉ**

*Manuskript im Februar 1987 abgeschlossen*  
*Manuscript finished in February 1987*  
*Manuscrit terminé en février 1987*

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,  
1987

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1987

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes,  
1987

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-87-023-3A-C

Der vollständige oder auszugsweise Nachdruck von Beiträgen dieser Veröffentlichung  
ist kostenlos und mit Quellenangabe gestattet.

Reproduction authorized, in whole or in part, provided the source is acknowledged.

Les articles et textes paraissant dans cette publication peuvent être reproduits  
librement, en entier ou en partie, avec citation de leur origine.

*Printed in Belgium*

## PRESENTATION OF THE REPORT

The Europa Transport publications present a substantial part of the statistical information on the international intra-Community transport of goods collected under the "Market Observation System".

In the interest of speeding up dissemination of the "Market Developments" reports, they are presented in a standard lay out.

The results are mainly in tabular and graphic form and the report is written tri-lingually. A general assessment has been included in the first part of the report, outlining the main trends in the period under review. This approach should ensure that the report will be more quickly available to an overwhelming majority of Community readers.

Traffics with SPAIN and PORTUGAL are now included. Time series have been adapted from EUR-10 to EUR-12 starting from first quarter 1983.

The Annual Report will continue to be published giving an in depth commentary on developments on inland transport while the forecasts will be contained as before in the publication "Analysis and Forecasts".

## PRESENTATION DU RAPPORT

Les publications Europa Transport présentent une partie substantielle des informations statistiques recueillies dans le cadre de l'Observation des Marchés du transport international intracommunautaire de marchandises.

Afin d'améliorer la distribution de l'information contenue dans les rapports trimestriels "Evolutions du Marché", ceux-ci sont rédigés simultanément en trois langues (Anglais, Français, Allemand) ce qui rend l'information directement accessible à une grande majorité de lecteurs de la Communauté.

La première partie du rapport comporte un résumé qui souligne les faits saillants des évolutions du transport international pendant la période considérée. Les détails des résultats statistiques sont présentés sous forme de tableaux synthétiques et graphiques.

Les statistiques de transport, incluant l'ESPAGNE et le PORTUGAL ont été publiées à partir du rapport trimestriel n° 21 qui analysait les résultats du premier trimestre de 1986. Les séries statistiques ont ainsi été revues et étendues à EUR-12 à partir du 1er trimestre 1983.

## AUFMACHUNG DES BERICHTS

In der Reihe europa transport wird ein wesentlicher Teil der mit dem Marktbeobachtungssystem erfaßten statistischen Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft veröffentlicht.

Die Aufmachung der Marktentwicklungsberichte wurde in verschiedener Hinsicht verbessert, damit die Berichte schneller erscheinen können.



Anstelle der bisherigen Kommentare zu statistischen Einzelergebnissen wird nunmehr in den ersten Teil eine allgemeine Beurteilung der wichtigsten Trends im Berichtszeitraum aufgenommen.

Die Ergebnisse selbst werden überwiegend in Form von Tabellen und Schaubildern dargestellt und in drei Sprachen erläutert. Diese Konzeption soll dafür sorgen, daß die überwiegende Mehrheit der EG-Leser den Bericht verwerten kann.

Der "Jahresbericht" wird weiterhin mit ausführlichen Kommentaren zur Entwicklung des Binnenverkehrs veröffentlicht, während die Veröffentlichung "Analysen und Prognosen" nach wie vor Prognosen enthält.

Verkehrsstatistiken, die Spanien und Portugal einschließen, werden im nächsten Quartalbericht Nr. 21 veröffentlicht, der eine Analyse der Ergebnisse des ersten Quartals 1986 geben wird.

# SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

	ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 MODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Tonnage total international	Gesamttonnage international	↗ - 1.2% Q3 86/Q3 85	tab. 1.1	13
	EUR-12 tonnage Modal share EUR-12 matrix	Tonnage EUR-12 Part modale Matrice EUR-12	EUR-12 Tonnage Marktanteil EUR-12 Matrix	↗ ↘ + 3.1% Q3 86/Q3 85 + 1.9 Q3 86/Q3 85 Q3 86/Q3 85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 2.1	13 13 18
	COST indices PRICE indices	Indices COUITS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.1.87 Q3 86		27 33
	EUR-5 tonnage Modal share EUR-5 matrix	Tonnage EUR-5 Part modale Matrice EUR-5	EUR-5 Tonnage Marktanteil EUR-5 Matrix	↗ ↘ - 3.1% Q3 86/Q3 85 - 0.9 Q3 86/Q3 85 Q3 86/Q3 85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 3.1	13 13 41
	PRICE indices COST indices	Indices PRIX Indices COUT	Preiserhebung Kostenerhebung			
	EUR-12 tonnage Modal share EUR-12 matrix Tariff indices	Tonnage EUR-12 Part modale Matrice EUR-12 Indices tarifs	EUR-12 Tonnage Marktanteil EUR-12 Matrix Tarifindizes	↗ ↘ - 9.2% Q3 86/Q3 85 - 1.1 Q3 86/Q3 85 Q3 86/Q3 85 31.12.86	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 4.1	13 13 58 61
	Container traffic Piggy-back traffic	Traffic container Trafic rail/route	Containerverkehr Huckepackverkehr	↗ ↘ - 4% Q4 86/Q4 85 + 21 % Q3 86/Q3 85	tab. 5.1 tab. 5.2	65 66



## GENERAL ASSESMENT

Comments refer to Q3 86 and comparaisons to Q3 85 unless otherwise stated.

### 3 Modes

Total international intra-12 tonnage for all 3 modes was down -1.2% as a consequence of a dramatic drop of rail traffic (-9.2%) whose market share fell once more. Road was the only transport mode with a positive trend and gained market share.

#### Road

The growth of road traffic slowed down (+3.1%) but comparison is made on Q3 85 which was exceptionally high.

In comparing (Table 2.1) incoming and outgoing traffic, one can notice the contradictory developments for:

	<u>incoming</u>	<u>outgoing</u>
NL	- 5.1%	+ 9.5%
DK	+ 7.1%	-10.9%
GR	-13.4%	+ 1.3%

For Spain and Portugal, the inbalance between incoming (+29% and +18%) and outgoing traffic (+6% and 3%) is noticeable.

For the whole of the first 9 months of the year, road traffic increased by 5% (Table 2.2).

#### Inland Waterways

With almost 50 million tonnes transported, the result obtained by inland waterways is quite satisfactory even though it is less than the very high level of Q3 85 (-3.1%)

The fall is due principally to an important drop in traffic entering Germany with a fall of -8% for traffic coming from the Netherlands.



## Rail

Bad quarter for rail which fell back almost to the level of activity of 1983 (Figure 1.1) taking the tonnage carried since the beginning of 1986 to a fall of -7% as compared to the first 9 months of 1985 (Table 4.2); the end of the year will not have unfortunately restored the situation because of strikes which have effected SNCF. As for road, the traffic entering Spain and Portugal (Q3 86) increased more quickly than the traffic leaving (Table 4.1).

## Combined transport

### Container by rail

During the fourth quarter 1986, total traffic fell -4%, despite a slightly positive trend of port traffic (+2%).

### Piggy-back

The total number of units despatched during the third quarter 1986 increased by 21% in comparison with Q3 85, this is a good performance in comparison with the trends noted for other modes of transport.

## SYNTHESE DU RAPPORT

Les commentaires portent principalement sur le troisième trimestre de 1986 (Q3 86) et les comparaisons sont faites par rapport à Q3 85, sauf avis contraire.

### 3 Modes

Le tonnage international EUR-12 transporté par les 3 modes a diminué de - 1.2%, conséquence d'une chute sensible du transport par rail (-9.2%) dont la part de marché diminue une fois de plus. Seul le transport par route a connu une évolution positive ce qui lui permet de conforter sa part de marché.

### Route

La croissance du trafic par route a été freinée quelque peu (+3.1%) mais la comparaison est faite par rapport à Q3 85 qui avait été exceptionnellement élevé.

En comparant (tableau 2.1) trafics entrant et sortant, on peut remarquer des évolutions contradictoires pour:

NL:	<u>entrant</u> - 5.1%	<u>sortant</u> + 9.5%
DK:	+ 7.1%	-10.9%
GR:	-13.4%	+ 1.3%

Pour l'Espagne et le Portugal, le déséquilibre entre trafic entrant (+29% et +18%) et sortant (+ 6% et - 3%) est sensible.

Sur l'ensemble des 9 premiers mois de l'année, le trafic par route a augmenté de 5% (tableau 2.2).

### Voies navigables

Avec près de 50 millions de tonnes transportées, le résultat enregistré par la voie navigable est assez favorable bien qu'inférieur au niveau très élevé de Q3 85 (-3.1%).

La diminution résulte principalement du fléchissement important du trafic entrant en RFA avec une chute de -8% pour le trafic en provenance des Pays Bas.

## Rail

Mauvais trimestre pour le rail qui redescend presque au niveau d'activité de 1983 (graphique 1.1) et dont le tonnage transporté depuis le début de 1986 a chuté de -7% par rapport aux 9 premiers mois de 1985 (tableau 4.2); la fin de l'année ne devrait malheureusement pas redresser cette situation suite aux grèves qui ont secoué la SNCF. Comme pour la route, le trafic entrant en Espagne et au Portugal (Q3 86) s'accroît plus vite que le trafic sortant (tableau 4.1).

## Transports Combinés

### Trafic conteneurisé

Pendant le quatrième trimestre 1986, le trafic total a diminué de -4%, malgré une évolution légèrement positive du trafic portuaire (+2%).

## Ferrouutage

Le nombre total d'unités expédiées pendant le troisième trimestre 1986 s'est accru de 21% par rapport à Q3 85, ce qui est une bonne performance par rapport aux évolutions notées pour les autres modes de transport.

## ZUSAMMENFASSUNG DES BERICHTS

Soweit nicht anders angegeben, gelten die Bemerkungen vor allem für das dritte Quartal 1986 (Q3/86); Bezugszeitraum ist das Q3/85.

### Drei Verkehrsträger

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr aller drei Verkehrsträger der Zwölfergemeinschaft ist aufgrund eines spürbaren Rückgangs des Schienenverkehrs (- 9,2 %), dessen Marktanteil sich erneut verringert hat, um 1,2 % gesunken. Nur der Strassenverkehr konnte eine positive Entwicklung verzeichnen und somit seinen Marktanteil festigen.

### Strassenverkehr

Das Wachstum des Strassenverkehrs hat gegenüber dem ausserordentlich hohen Aufkommen im Bezugszeitraum Q3/85 ein wenig nachgelassen (+ 3,1 %).

Beim Vergleich des eingehenden und des ausgehenden Verkehrs (Tabelle 2.1) lassen sich folgende gegensätzliche Entwicklungen feststellen:

	<u>eingehender Verkehr</u>	<u>ausgehender Verkehr</u>
NL:	- 5,1 %	+ 9,5 %
DK:	+ 7,1 %	- 10,9 %
GR:	- 13,4 %	+ 1,3 %

Bei Spanien und Portugal besteht zwischen dem eingehenden Verkehr (+ 29 % und + 18 %) und dem ausgehenden Verkehr (+ 6 % und - 3 %) ein deutliches Missverhältnis.

Während der ersten neun Monate des Jahres ist das Aufkommen im Strassenverkehr insgesamt um 5 % gestiegen (Tabelle 2.2).

### Binnenschiffsverkehr

Mit einer beförderten Gütermenge von rund 50 Millionen Tonnen erzielte der Binnenschiffsverkehr ein ziemlich gutes Ergebnis, das jedoch unter dem sehr hohen Verkehrsaufkommen im Q3/85 lag (- 3,1 %).

Dieser Rückgang ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass der eingehende Verkehr der Bundesrepublik Deutschland sich erheblich abgeschwächt und dabei der Verkehr aus den Niederlanden um 8 % abgenommen hat.

### Eisenbahnverkehr

Q3/86 war für die Eisenbahn, die fast auf den Stand des Jahres 1983 (siehe Schaubild 1.1) zurückgefallen ist und seit Anfang 1986 7 % weniger Güter befördert hat als in den ersten neun Monaten des Jahres 1985 (vgl. Tabelle 4.2), ein schlechtes Quartal. Wegen des Streiks bei der SNCF dürften sich die Verhältnisse am Jahresende leider nicht gebessert haben. In Spanien und Portugal nahm der eingehende Verkehr, wie der eingehende Strassenverkehr auch, schneller zu als der ausgehende Verkehr (vgl. Tabelle 4.1).

### Kombinierter Verkehr

#### Containerverkehr

Im vierten Quartal 1986 ging das Gesamtaufkommen um 4 % zurück, obwohl der Seeverkehr eine leicht positive Entwicklung verzeichnete (+ 2 %).

#### Huckepackverkehr

Die Zahl der im dritten Quartal 1986 beförderten Ladeeinheiten ist gegenüber dem Q3/85 um 21 % gestiegen, was im Vergleich zur Entwicklung bei den anderen Verkehrsträgern eine gute Leistung ist.

# SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q3 86

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




International EUR-12  
traffic activity in the  
third quarter of 1986

Tableau 1.1

Activité du transport  
international EUR-12,  
troisième trimestre 1986

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüber-  
schreitenden EUR-12-Verkehr  
im drittes Quartal 1986

Activity Activité Q3 86 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	52.2	14.0	49.7	115.9
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q3 86/85 (2)	+ 3.1%	- 9.2%	- 3.1%	- 1.2%
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q3 86	45.0%	12.1%	42.8%	100 %
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q3 86/85	+ 1.9	- 1.1	- 0.9	--

(1)

Total international  
intra EUR-12 traffic of  
goods in Mio tonnes ex-  
cluding the relations  
B-L and L-B.

Il s'agit du tonnage total  
en Mio tonnes, du trafic  
international intracommunautaire  
de marchandises  
EUR-12, à l'exception des  
relations B-L et L-B.

Gesamter innergemeinschaftlicher  
EUR-12-Güterverkehr  
in Mio t ohne die Verkehrs-  
beziehungen B-L und L-B.

(2)

Because of the strong  
seasonality of traffic  
its evolution is moni-  
tored by comparing the  
results of a quarter  
with the same quarter  
of the previous year.

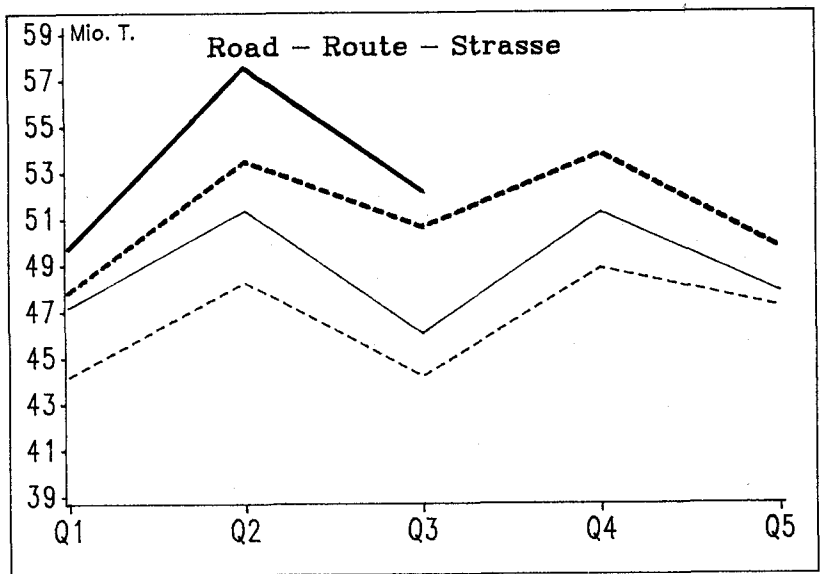
Vu l'importance des varia-  
tions saisonnières, l'obser-  
vation de l'évolution du  
trafic se fait en comparant  
les résultats d'un trimes-  
tre à ceux du trimestre  
correspondant de l'année  
précédente.

Wegen der starken Saison-  
abhängigkeit des Verkehrs  
werden bei der Beobachtung  
der Verkehrsentwicklung die  
Quartalergebnisse jeweils  
mit dem entsprechenden  
Quartal des Vorjahres  
verglichen.

Figure 1.1

Graphique 1.1

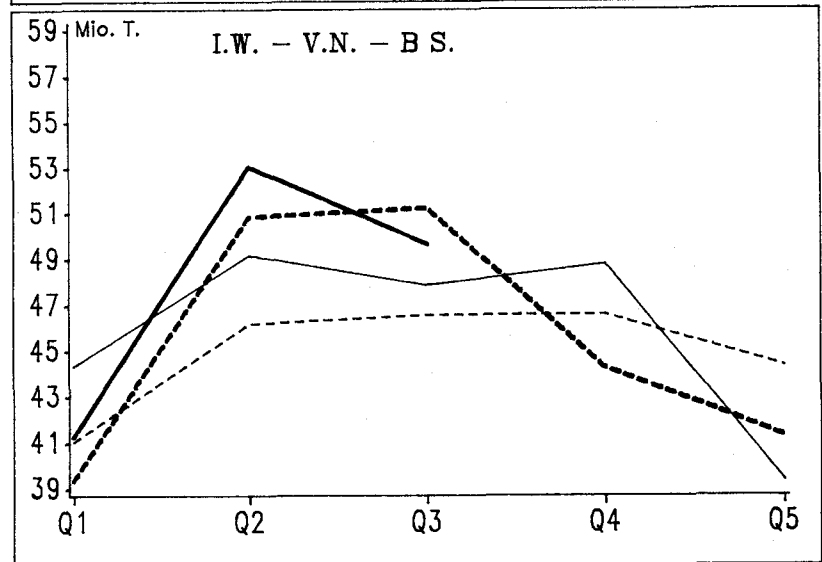
Schaubild 1.1



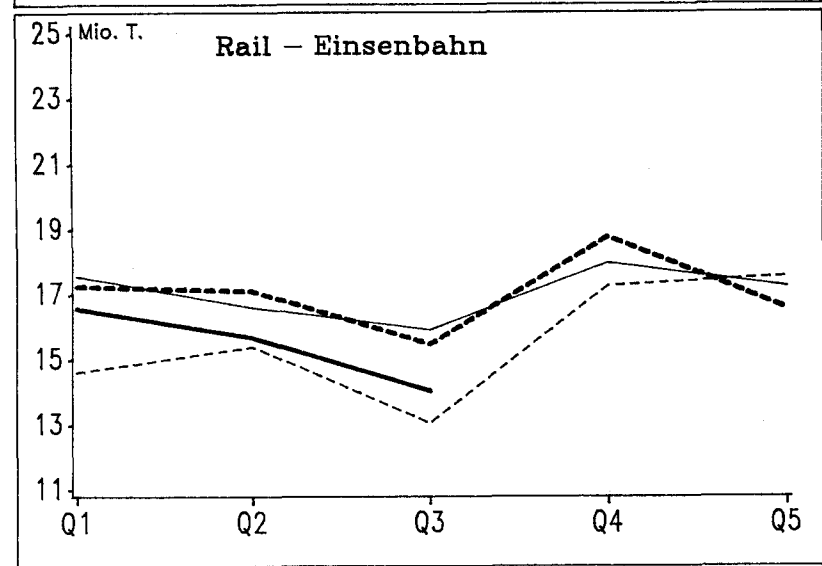
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

Representation graphique de l'évolution des tonnages EUR-12 trimestriels par mode de transport.

Graphische Darstellung der Entwicklung des vierteljährlichen EUR-12-Verkehrsaufkommens nach Verkehrszweigen.



1986 = ———  
1985 = - - - - -  
1984 = ———  
1983 = - - - - -



Q5 = Q1 of the following year  
de l'année suivante  
des daraufolgenden Jahres

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$	$\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$	$\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$
	+ 9.9	+ 4.9	+ 4.0	+ 7.6	+ 3.1
	- 2.7	+ 4.4	- 4.0	- 8.3	- 9.2
	+ 7.1	- 9.3	+ 4.8	+ 4.4	- 3.1
All modes 3 modes Zusammen	+ 6.8	- 1.0	+ 3.0	+ 4.0	- 1.2

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road        ———  
Rail        - - - - -  
I.W.        - - - - -

Graphique 1.2

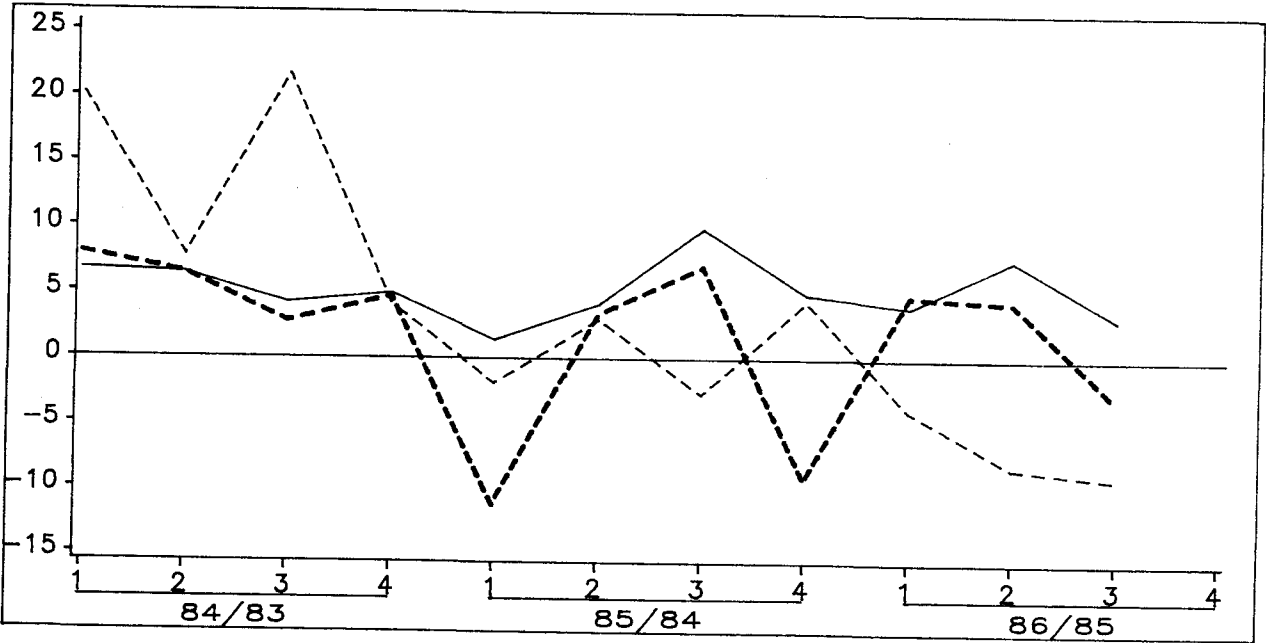
Représentation graphique des taux de croissance par mode

Route        ———  
Rail        - - - - -  
Navigation Intér. - - - - -

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

Straße        ———  
Schiene       - - - - -  
Binnenschifffahrt - - - - -







## SECTION - CHAPITRE - TEIL 2



### International Intra-EUR 12 road activity

Table 2.1 : . tonnages moved - Q3 86 - in thousand tonnes = 52 206  
          . evolution Q3 86/Q3 85 - in % = + 3.1%  
          . Belgium and Luxembourg are combined as several statistical data  
            come from foreign trade sources. That excludes from the table  
            the tonnages moved between B-L.  
          . N = not available

### Activité de transport par route - Trafic international intra EUR-12

Tableau 2.1 : . tonnages transportés - Q3 86 - en milliers de tonnes = 52 206  
              . évolution Q3 86/Q3 85 - en % = + 3.1%  
              . Belgique et Luxembourg ont été combinés puisqu'une partie  
                substantielle des données statistiques proviennent de sources du  
                Commerce Extérieur. Ceci exclut des résultats les tonnages  
                transportés entre B et L.  
              . N = non disponible

### Beschäftigung im Grenzüberschreitende Straßenverkehr - EUR-12

Tabelle 2.1 : . beförderte Gütermenge - Q3 86 - in 1000 t. = 52 206  
              . Entwicklung Q3 86/Q3 85 - in %. = + 3.1%  
              . Belgien und Luxembourg werden zusammengefaßt, da der größte Teil  
                der statistischen Daten aus Außenhandelsquellen stammt. Daher  
                ist der Verkehr zwischen B und L in der Tabelle nicht enthalten.  
              . N = keine Angaben

Table 2.1

Tableau 2.1

Tabelle 2.1

From/ de/von	To/vers/ nach	D	F	I	NL	B/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D	'000 ton %		2698 + 4	1611 + 4	4897 + 1	2377 - 9	310 - 4	14 + 2	599 + 6	84 + 4	228 +36	42 +26	12858 + 0.6
F	'000 ton %	3222 + 2		1363 + 6	779 + 2	3099 + 5	595 + 1	10 - 1	76 + 2	27 -22	796 +28	53 +22	10019 + 5.2
I	'000 ton %	1722 + 5	1170 + 8		218 -29	221 + 4	402 + 4	17 + 8	51 + 5	18 -15	134 +51	30 +60	3982 + 4.0
NL	'000 ton %	4236 + 6	1183 +10	419 + 22		2598 +11	256 +24	20 +18	150 + 7	12 -41	121 +53	17 +55	9012 + 9.5
BL	'000 ton %	2913 + 8	4741 + 6	320 + 5	3435 -12		252 +14	15 - 5	89 +16	19 -37	80 +14	13 + 3	11877 + 0.7
UK	'000 ton %	229 +11	356 +11	238 -19	104 +30	148 - 5		145 N	58 + 9	1 -38	48 N	6 N	1332 + 1.8
IRL	'000 ton %	18 +29	32 -14	10 -51	6 -40	12 -49	166 +71		3 +107	0 0	2 N	0 N	249 + 20.9
DK	'000 ton %	799 - 4	71 + 2	64 -62	70 - 8	34 + 9	115 -11	4 0		9 +17	9 +49	4 +291	1179 - 10.9
GR	'000 ton %	109 0	19 + 9	28 +36	19 -15	6 -20	7 -19	0 0	4 +11		1 - 9	0 -100	192 + 1.3
E	'000 ton %	195 +20	610 +12	162 -11	72 + 4	55 -15	104 N	5 N	10 +14	0 -46		88 N	1300 + 5.7
P	'000 ton %	28 + 4	67 + 6	17 -44	13 0	13 +13	5 N	0 N	3 +13	0 0	56 N		201 - 3.2
EUR 12	'000 ton %	13470 + 4.9	10947 + 6.7	4232 + 1.0	9613 - 5.1	8563 + 2.1	2212 + 6.9	230 + 1.6	1043 + 7.1	168 -13.4	1475 +29.1	253 +18.2	52206 + 3.1

Tab. 2.2 : Cumulative international EUR-12 tonnage évolution in %, by direction  
First 9 months.

Evolution cumulée, en %, du tonnage international EUR-12 par  
direction. 9 premiers mois.

Entwicklung des EUR-12-Verkehrsaufkommens (%).  
Erste 9 Monaten.

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des ein- gehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des aus- gehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$	In+Outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$
D	+ 7	+ 1	+ 4
F	+ 8	+ 6	+ 7
I	+ 5	+ 7	+ 6
NL	- 1	+ 9	+ 4
B+L	+ 2	+ 4	+ 3
UK	+ 3	+ 5	+ 4
IRL	+ 3	+ 2	+ 2
DK	+ 9	- 1	+ 4
GR	- 9	- 5	- 7
E	+ 18	+ 15	+ 17
P	+ 12	+ 5	+ 9
EUR- 12	+ 5	+ 5	+ 5

- 2.1 .Inquiry Survey  
.Enquête de Conjoncture  
.Konjunkturerhebung

2.1.0 Introductionary Note

The main objective in introducing Opinion Surveys with road operators is to obtain information on the market of international transport before the "official" statistics become available.

The surveys are based on the results of an inquiry carried out in each Member State by a specialized institute.

Each haulier questioned has to answer the different questions with reference to what he considers as a normal activity level :

- higher than normal (+),
- lower than normal (-),
- normal (=).

The "balance of opinions" (S) represents the difference between the percentage number of hauliers who declare that the level of activity is higher than normal and the percentage number of those who think that activity is lower than normal. The results of TIS do not represent historical data but indicate tendencies.

The report gives aggregate results at EUR-10 level. For detailed information, hauliers can refer to the Institutes listed in annex.

2.1.0 Note d'introduction

L'organisation d'enquêtes de conjoncture auprès des transporteurs routiers a pour objectif principal d'obtenir auprès des opérateurs des informations sur le marché des transports internationaux de marchandises avant même que les statistiques "officielles" ne soient disponibles. Les enquêtes sont menées dans chaque Etat membre par un Institut spécialisé. Les transporteurs interrogés jugent, chaque trimestre, si, par rapport à un niveau de référence normal,

- le niveau d'activité a été plus élevé (+),
- le niveau d'activité a été plus faible (-),
- le niveau d'activité a été normal (=).

Le solde global d'opinions (S) représente la différence entre le pourcentage de (+) et le pourcentage de (-). Les résultats de l'enquête ne sont donc pas des données statistiques mais indiquent plutôt des tendances.

Le rapport qui suit cumule les résultats au niveau EUR-10. Des informations plus détaillées sont disponibles auprès des Instituts chargés des enquêtes (voir liste en annexe).

2.1.0 Einleitung

Mit Meinungsumfragen bei Straßenverkehrsunternehmen sollen vor allem Marktinformationen über den grenzüberschreitenden Verkehr beschafft werden, bevor die "offiziellen" Statistiken vorliegen.

Die Berichte beruhen auf den Ergebnissen einer Umfrage, die ein Spezialinstitut in jedem Mitgliedstaat durchführt.

Die Verkehrsunternehmen werden befragt, ob ihre Beschäftigung

- höher als normal (+) ist,
- niedriger als normal (-) ist oder
- normal ist.

Der "Meinungssaldo" (S) ist der Unterschied zwischen dem Anteil der Unternehmen mit höherer als normaler Beschäftigung und dem Anteil der Unternehmen mit niedriger als normaler Beschäftigung. Die Ergebnisse der Umfragen sind daher keine statistischen Daten, sondern geben Tendenzen wieder.

Der folgende Bericht faßt die Ergebnisse auf EUR-10-Ebene zusammen.

Detailliertere Ergebnisse sind bei den im Anhang aufgeführten Instituten erhältlich.

- 2.1.1 .Summary of activity indicators (see tables 2.3 and 2.4)
- .Synthèse des indicateurs d'activité (voir tableaux 2.3 et 2.4)
- .Zusammenfassende Darstellung der Beschäftigungsindikatoren  
(siehe Tabellen 2.3 und 2.4)


<div>EUR-10</div> <div></div>	Aggregate balance of opinions (in %) <div>             Soldes globaux d'opinions (en %)             <div>Gesamter Meinungssaldo (%)</div> </div>			
	Q4 86/Q4 85	Q4 86/Q3 86	Q1 87/Q1 86	Q1 87/Q4 86
Actual activity <div>Réalisation d'activité</div> tatsächliche ----- <div>Beschäftigung</div>	- 7	+ 9		
Forecast of activity <div>Prévision d'activité</div> erwartete ----- <div>Beschäftigung</div>			0	+ 2
Utilisation of rolling stock <div>Utilisation du matériel roulant</div> Auslastung der Fahrzeuge _____	0	+ 9		

Figure 2.1

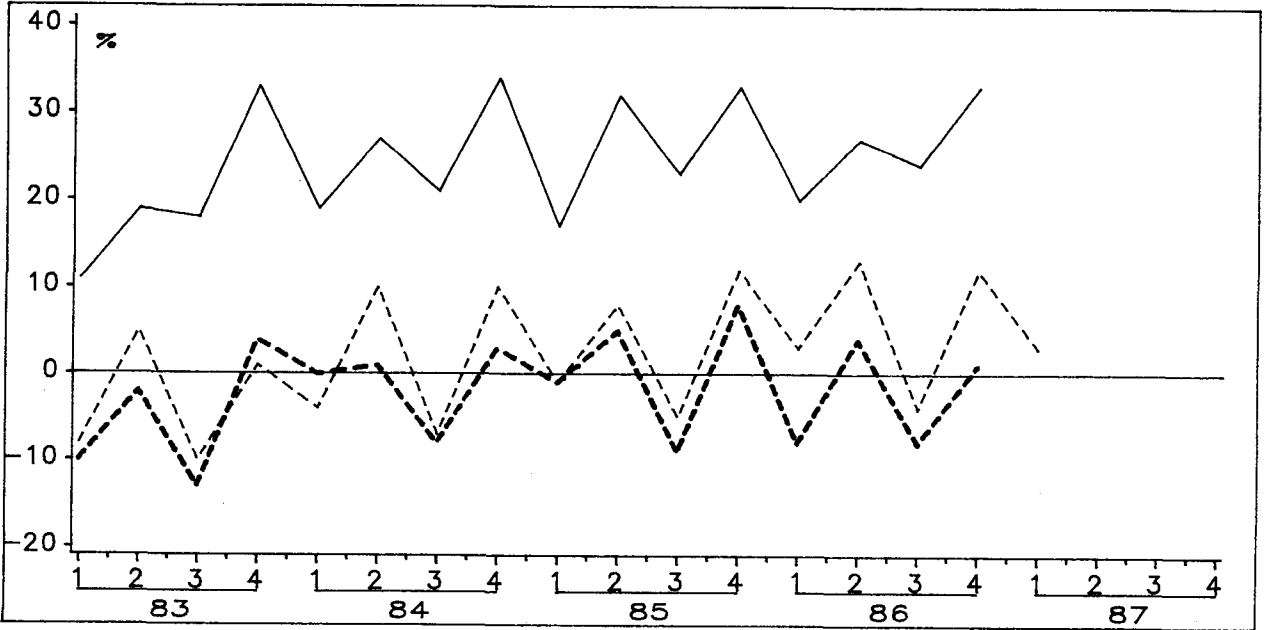
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG										Q4 / 1986							
TAB.2.3										Q1 / 1987							
FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG																	
		1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6				1 9 8 7			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	22	20	21	21	23	21			27	14	20		15			
	=	56	54	52	55	51	62			54	56	60		75			
	-	22	26	27	24	26	17			19	30	20		10			
	S		-6	-6	-3	-3	4			8	-16			5			
FRANCE	+	18	18	17	17	17	16			16	15	17		20			
	=	53	55	51	57	54	53			59	59	61		64			
	-	29	27	32	26	29	31			25	26	22		16			
	S	-11	-9	-15	-9	-12	-15			-9	-11	-5		4			
ITALIA	+	16	19	16	16	14	19			22	21	22		20			
	=	53	48	47	55	46	53			51	51	48		56			
	-	31	33	37	29	40	28			27	28	30		24			
	S	-15	-14	-21	-13	-26	-9			-5	-7	-8		-4			
NEDERLAND	+	31	34	22	35	36	44			32	23	34		15			
	=	49	48	38	32	43	40			54	37	43		65			
	-	20	18	40	33	21	16			14	40	23		20			
	S	11	16	-18	2	15	28			18	-17	11		-5			
BELGIQUE-BELGIE	+	30	31	19	32	28	33			30	21	26		27			
	=	47	55	47	50	47	50			51	44	47		63			
	-	23	14	34	18	25	17			19	35	27		10			
	S	7	17	-15	14	3	16			11	-14	-1		17			
LUXEMBOURG	+	33	29	24	25	27	72			64	26	38		51			
	=	44	47	51	47	59	21			30	17	42		43			
	-	23	24	25	28	14	7			6	57	20		6			
	S	10	5	-1	-3	13	65			58	-31	18		45			
UNITED KINGDOM	+	21	24	20	29	25	23			24	23	26		21			
	=	66	65	72	64	64	64			62	58	61		70			
	-	13	11	8	7	11	13			14	19	13		9			
	S	8	13	12	22	14	10			10	4	13		12			
IRELAND	+	13	16	21	33	29	27			16	20	21		12			
	=	68	67	67	53	43	51			72	70	71		79			
	-	19	17	12	14	28	22			12	10	8		9			
	S	-6	-1	9	19	1	5			4	10	13		3			
DANMARK	+	21	24	22	26	16	32			25	18	25		17			
	=	62	65	65	68	77	60			61	63	60		66			
	-	17	11	13	6	7	8			14	19	15		17			
	S	4	13	9	20	9	24			11	-1	10					
HELLAS	+	27	23	22	23	26	23			30	26	17		12			
	=	45	49	48	54	53	49			40	42	47		40			
	-	28	28	30	23	21	28			30	32	36		48			
	S	-1	-5	-8		5	-5				-6	-19		-36			
EUR-10	+	23	23	20	25	23	26			24	20	23		19			
	=	54	55	52	53	53	53			56	52	55		65			
	-	23	22	28	22	24	21			20	28	22		16			
	S		1	-8	3	-1	5			4	-8	1		3			
% ENTERPRISES + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG																	
% ENTREPRISES = : STABLE / STABLE / GLEICH																	
% UNTERNEHMEN - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG																	
S : BALANCE / SOLDE D OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-)																	

TAB.2.4

 UTILISATION OF ROLLING STOCK  
 UTILISATION DU MATERIEL ROULANT  
 AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE

Q4 / 1986

		1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6				1 9 8 7			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	34	35	29	36	34	39			38	31	33					
	=	50	48	51	47	51	50			50	56	53					
	-	16	17	20	17	15	11			12	13	14					
	S	18	18	9	19	19	28			26	18	19					
FRANCE	+	23	24	21	27	25	28			32	31	35					
	=	45	50	52	50	45	46			44	50	51					
	-	32	26	27	23	30	26			24	19	14					
	S	-9	-2	-6	4	-5	2			8	12	21					
ITALIA	+	21	18	19	20	11	14			21	29	33					
	=	44	56	63	64	52	65			55	60	57					
	-	35	26	18	16	37	21			24	11	10					
	S	-14	-8	1	4	-26	-7			-3	18	23					
NEDERLAND	+	65	80	66	78	64	77			79	61	70					
	=	27	19	30	21	27	22			20	35	26					
	-	8	1	4	1	9	1			1	4	4					
	S	57	79	62	77	55	76			78	57	66					
BELGIQUE-BELGIE	+	60	59	48	59	55	64			56	46	57					
	=	33	34	43	36	36	32			41	47	34					
	-	7	7	9	5	9	4			3	7	9					
	S	53	52	39	54	46	60			53	39	48					
LUXEMBOURG	+	48	46	39	32	42	94			92	64	60					
	=	48	54	58	55	45	6			8	36	40					
	-	4		3	13	13											
	S	44	46	36	19	29	94			92	64	60					
UNITED KINGDOM	+	66	68	74	84	67	78			34	86	98					
	=	16	28	22	14	27	20			55	14	2					
	-	18	4	4	2	6	2			11							
	S	48	64	70	82	61	76			23	86	98					
IRELAND	+	41	35	52	78	51	41			47	45	69					
	=	21	42	30	19	23	49			30	47	26					
	-	38	23	18	3	26	10			23	8	5					
	S	3	12	34	75	25	31			24	37	64					
DANMARK	+	44	52	50	56	41	52			47	29	42					
	=	47	43	42	40	51	40			43	52	47					
	-	9	5	8	4	8	8			10	19	11					
	S	35	47	42	52	33	44			37	10	31					
HELLAS	+	32	31	34	37	21	24			18	26	25					
	=	36	51	34	40	54	55			40	39	43					
	-	32	18	32	23	25	21			42	35	32					
	S		13	2	14	-4	3			-24	-9	-7					
EUR-10	+	39	42	37	46	36	45			42	38	44					
	=	41	43	47	42	45	42			43	48	45					
	-	20	15	16	12	19	13			15	14	11					
	S	19	27	21	34	17	32			27	24	33					
% ENTERPRISES		+ : INCREASE / AUGMENTATION				/ STEIGERUNG											
% ENTREPRISES		= : STABLE / STABLE				/ GLEICH											
% UNTERNEHMEN		- : DECREASE / DIMINUTION				/ RUECKGANG											
		S : BALANCE / SOLDE D OPINONS				/ MEINUNGSSALDO				(+) - (-)							



2.1.2 Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6, 2.7)  
Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6, 2.7)  
Zusammengefaßte Wirtschaftsindikatoren (siehe Tabellen 2.5, 2.6 und 2.7)

EUR-10 Hauliers Transporteurs Verkehrsunternehmen	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)	
	Q4 86/Q4 85	Q4 86/Q3 86
having recruited drivers ayant recruté des conducteurs die Fahrer eingestellt haben	+ 1	- 1
having liquidity problems ayant des difficultés de trésorerie die Liquiditätsschwierigkeiten meldeten -----	- 9	- 6
having made investments ayant réalisé des investissements die Investitionen tätigten	+ 3	+ 1

Figure 2.2

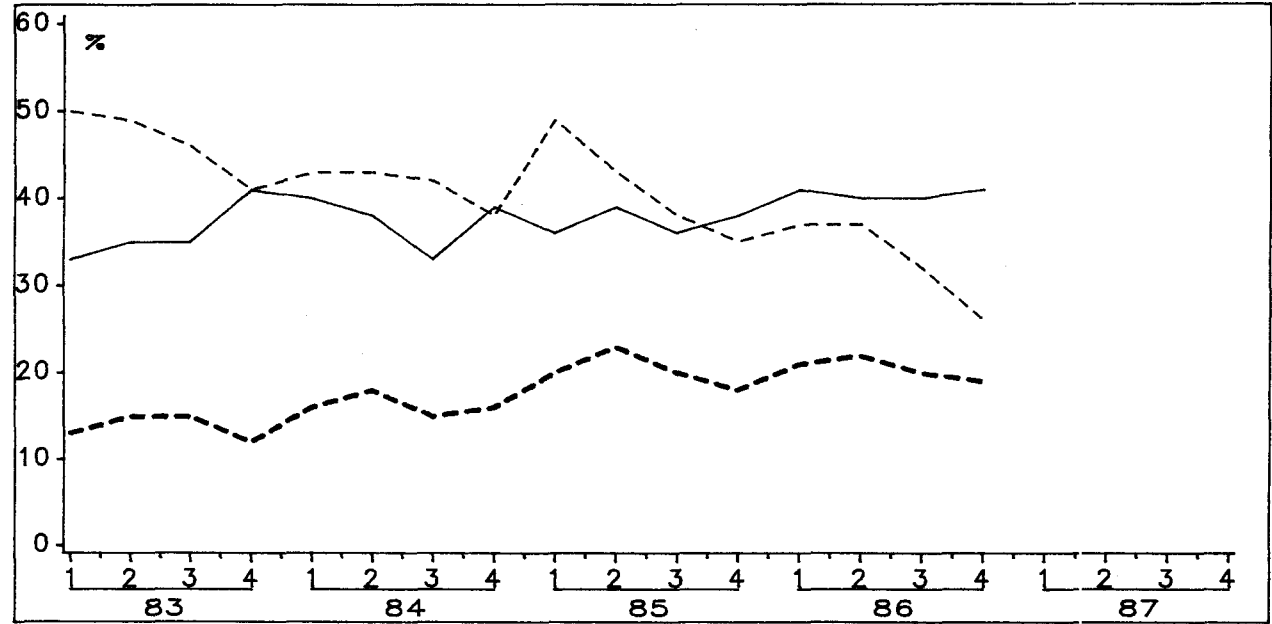
Graphique 2.2

Schaubild 2.2

Economic indicators

Indicateurs économiques

Wirtschaftsindikatoren



TAB.2.5	% OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS % DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN																Q4 / 1986			
	1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6				1 9 8 7							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	4	8	5	5	8	7			8	7	6									
FRANCE	5	9	5	3	6	5			4	6	7									
ITALIA	15	19	17	17	16	18			24	25	26									
NEDERLAND	32	28	26	27	35	46			51	30	29									
BELGIQUE-BELGIE	23	28	21	18	29	31			28	28	26									
LUXEMBOURG	38	38	24	16	58	44			48	40	48									
UNITED KINGDOM	20	28	20	33	33	35			30	28	39									
IRELAND	26	20	43	35	38	34			33	35	26									
DANMARK	25	20	16	16	24	38			27	19	19									
HELLAS	22	22	22	20	24	14			25	24	17									
EUR-10	16	18	15	16	20	23			22	20	19									

TAB.2.6	% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																Q4 / 1986			
	1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6				1 9 8 7							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	18	23	22	17	19	21			27	24	15									
FRANCE	59	57	53	50	65	61			48	39	33									
ITALIA	72	66	63	64	70	67			54	53	54									
NEDERLAND	6	3	3	2	4	6			3	1	2									
BELGIQUE-BELGIE	21	14	20	15	18	22			13	13	9									
LUXEMBOURG	23	17	43	45	42				4											
UNITED KINGDOM	46	47	33	38	33	29			36	25										
IRELAND	40	45	44	32	54	45			43	50	23									
DANMARK	16	8	9	6	12	6			9	13	7									
HELLAS	60	57	59	61	56	54			61	59	61									
EUR-10	43	43	42	38	49	43			37	32	26									

TAB.2.7	% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN												Q4 / 1986			
	1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6				1 9 8 7			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	42	42	34	40	33	38			47	47	43					
FRANCE	35	32	28	31	31	33			33	32	34					
ITALIA	24	33	23	31	25	26			34	33	36					
NEDERLAND	58	66	55	52	51	56			60	53	60					
BELGIQUE-BELGIE	41	42	36	44	47	41			40	41	55					
LUXEMBOURG	33	31	46	45	54	53			52	48	48					
UNITED KINGDOM	71	74	62	75	69	73			61	67						
IRELAND	55	36	49	44	53	51			40	45	26					
DANMARK	53	52	52	57	54	59			55	50	51					
HELLAS	42	22	37	36	31	26			33	40	32					
EUR-10	40	38	33	39	36	39			40	40	41					

## 2.2 Cost Indices-Road 1.1.87

### 2.2.1 Coverage

Cost indices surveys are conducted in seven countries : D, F, NL, B/L, UK, DK. The German, Dutch and Belgian/Luxembourg surveys have given a breakdown of the cost factors by geographical relation. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

### 2.2.2 Methodology

Indices for fuel are shown separately as allowance is made for the differences in cost of fuel estimated to be bought in each Member State. The indices for the other cost factors are based on the costs in the country of the hauliers.

## 2.2 Indices de coût-Route 1.1.87

### 2.2.1 Couverture

Les enquêtes sur les indices de coût sont effectuées dans sept pays : D, F, NL, B/L, UK et DK. Les enquêtes concernant D, NL et B/L présentent une ventilation des facteurs de coût par relation géographique. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

### 2.2.2 Méthodologie

Les indices du carburant sont présentés séparément pour laisser apparaître les différences de coût du carburant entre Etats membres. Les indices des autres facteurs de coûts sont fondés sur les coûts observés dans le pays des transporteurs.

## 2.2 Kostenindizes für den Straßenverkehr 1.1.87

### 2.2.1 Erfassungsbereich

Kostenindexerhebungen werden in sieben Ländern durchgeführt: D, F, NL, B/L, UK, DK. Bei den Erhebungen in D, NL und B/L werden die Kostenfaktoren nach geographischen Verkehrsbeziehungen aufgeschlüsselt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

### 2.2.2 Erhebungsverfahren

Die Kraftstoffkostenindizes werden gesondert aufgeführt, um die unterschiedlichen Kraftstoffkosten bei dem davon ausgegangen wird, daß ihn die Verkehrsunternehmen im eigenen Land kaufen, sichtbar zu machen. Die übrigen Kostenindizes beruhen auf den Kosten, die im Herkunftsland der Verkehrsunternehmen entstehen.

Tab. 2.8 : Total cost indices in ECU / Indice des coûts totaux en ECU / Gesamtkostenindizes in ECU

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5	115.6	119.0	115.8	1.1.87
F	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1	121.7	124.2	118.0	121.1
NL	100.0	103.8	108.6	106.1	108.8	108.7	111.0	112.1	117.7	113.6	119.3
B/L	100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	109.9	112.8	109.4	
UK	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5	114.1		
DK	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2	117.1	106.5	

Tab. 2.9 : Fuel cost in ECU / Coût du carburant en ECU / Kraftstoffkosten in ECU

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	100.2	105.5	98.3	102.5	99.1	109.7	104.1	105.2	74.5	1.1.87
F	100.0	102.3	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7	119.9	114.0	92.4	101.3
NL	100.0	101.7	105.3	96.7	103.3	95.3	99.5	96.9	98.2	66.5	74.8
B/L	100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	102.8	102.1	76.9	
UK	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3	121.7		
DK	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4	102.1	76.7	

Tab. 2.10 : Wages in ECU / Coûts des salaires en ECU / Lohnkosten in ECU

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7	127.4	133.2	1.1.87
F	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3	127.5	136.5	134.8	137.1
NL	100.0	105.5	111.8	111.1	112.0	113.6	115.3	117.9	125.8	129.0	135.6
B/L	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	111.7	112.9	114.9	117.0	
UK	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2	123.8	111.7		
DK	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7	119.0	120.9	

Tab. 2.11 : Total cost indices in national currency  
Indice des coûts totaux en monnaie nationale  
Gesamtkostenindizes in Landeswährung

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	102.3	102.4	102.5	103.5	104.2	105.5	106.4	106.0	101.8	101.87
F	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3	134.1	133.6	130.2	133.2
NL	100.0	101.1	102.5	100.8	103.0	102.4	104.3	106.4	107.8	102.6	104.7
B/L	100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	119.7	120.6	115.4	
UK	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3	126.3		
DK	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	118.6	117.0	106.2	

Tab. 2.12 : Fuel cost in national currency  
Coût du carburant en monnaie nationale  
Kraftstoffkosten in Landeswährung

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	96.8	99.1	91.4	94.6	90.7	100.2	95.9	93.7	65.5	111.5
F	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6	132.1	122.6	101.9	65.6
NL	100.0	99.0	99.4	91.9	97.8	89.8	93.5	92.0	90.0	60.1	
B/L	100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	112.0	109.2	81.1	
UK	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1	134.7		
DK	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	111.7	102.0	76.4	

Tab. 2.13 : Wages in national currency  
Coût des salaires en monnaie nationale  
Lohnkosten in Landeswährung

	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86	1.1.87
D	100.0	104.3	104.3	107.6	107.6	110.5	110.5	113.8	113.5	117.1	150.8
F	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8	140.4	146.8	148.7	119.0
NL	100.0	102.7	105.5	105.5	106.0	107.0	108.4	111.9	115.3	116.5	
B/L	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	120.4	122.9	122.9	123.5	
UK	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	122.7	123.6		
DK	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	118.9	120.5	

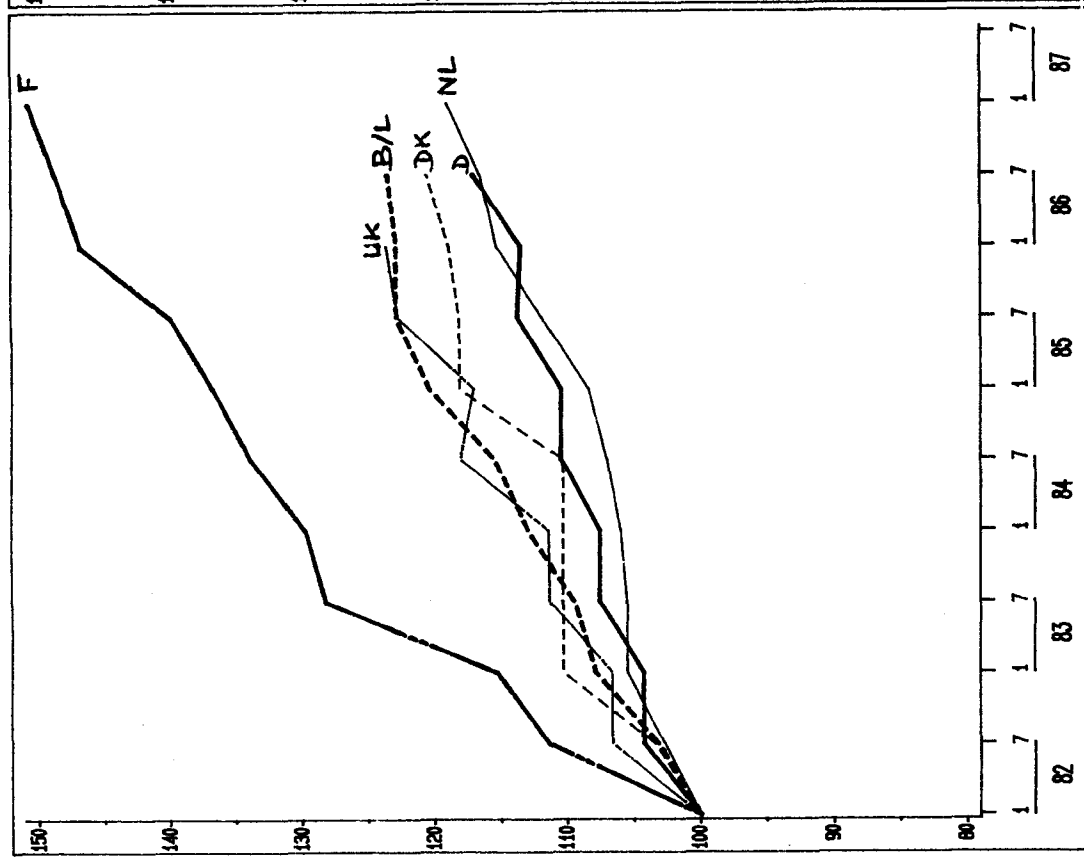


Fig. 2.3  
Graph. 2.3  
Schaub. 2.3

Costs of wages in national currency  
Couts des salaires en monnaie nationale  
Lohnkosten in Landeswährung

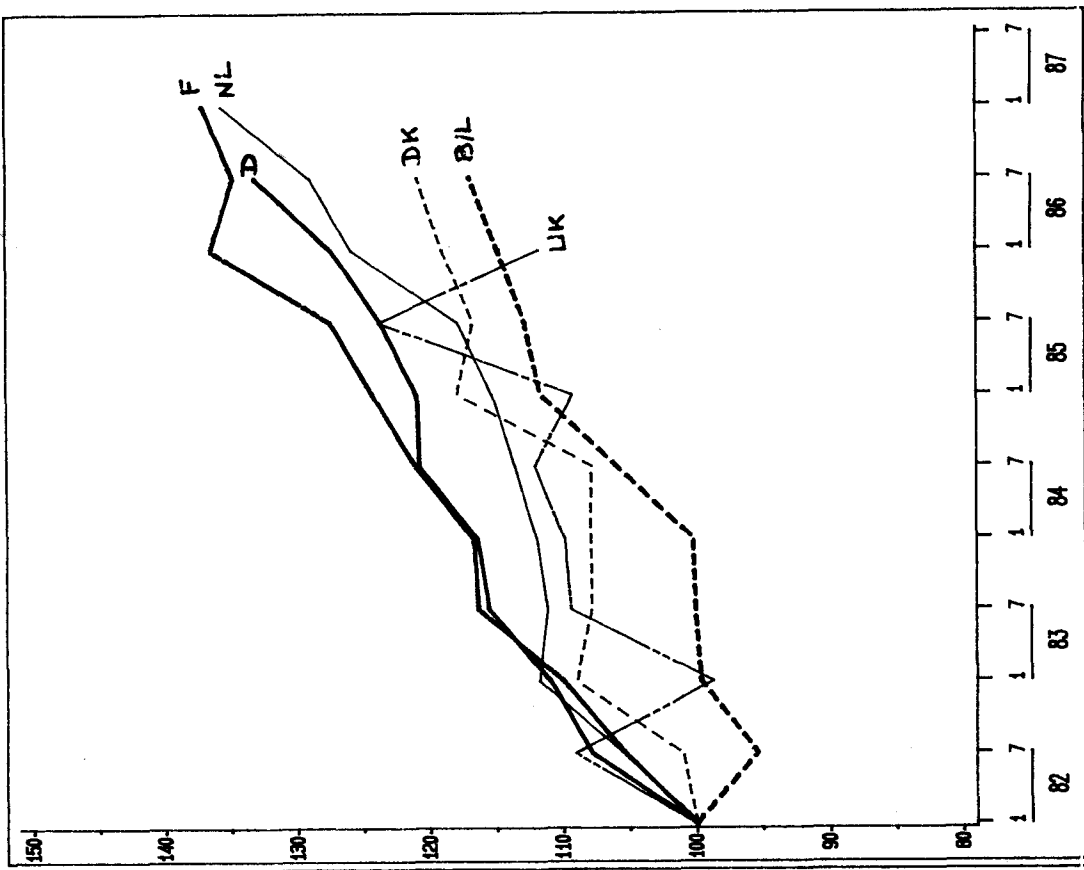


Fig. 2.4  
Graph. 2.4  
Schaub. 2.4

Costs of wages in ECU  
Couts des salaires en ECU  
Lohnkosten in ECU

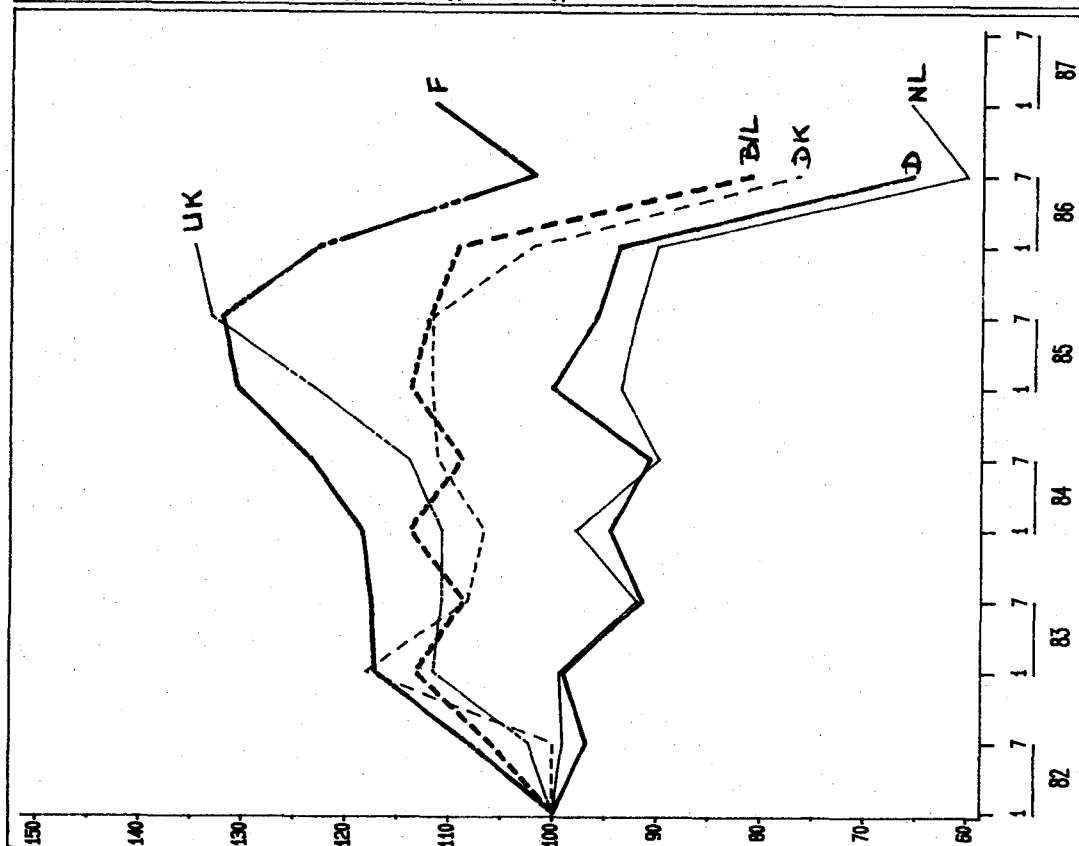


Fig. 2.5  
Graph. 2.5  
Schaub. 2.5

Fuel costs in national currency  
Couts du carburant en monnaie nationale  
Kraftstoffkosten in Landeswährung

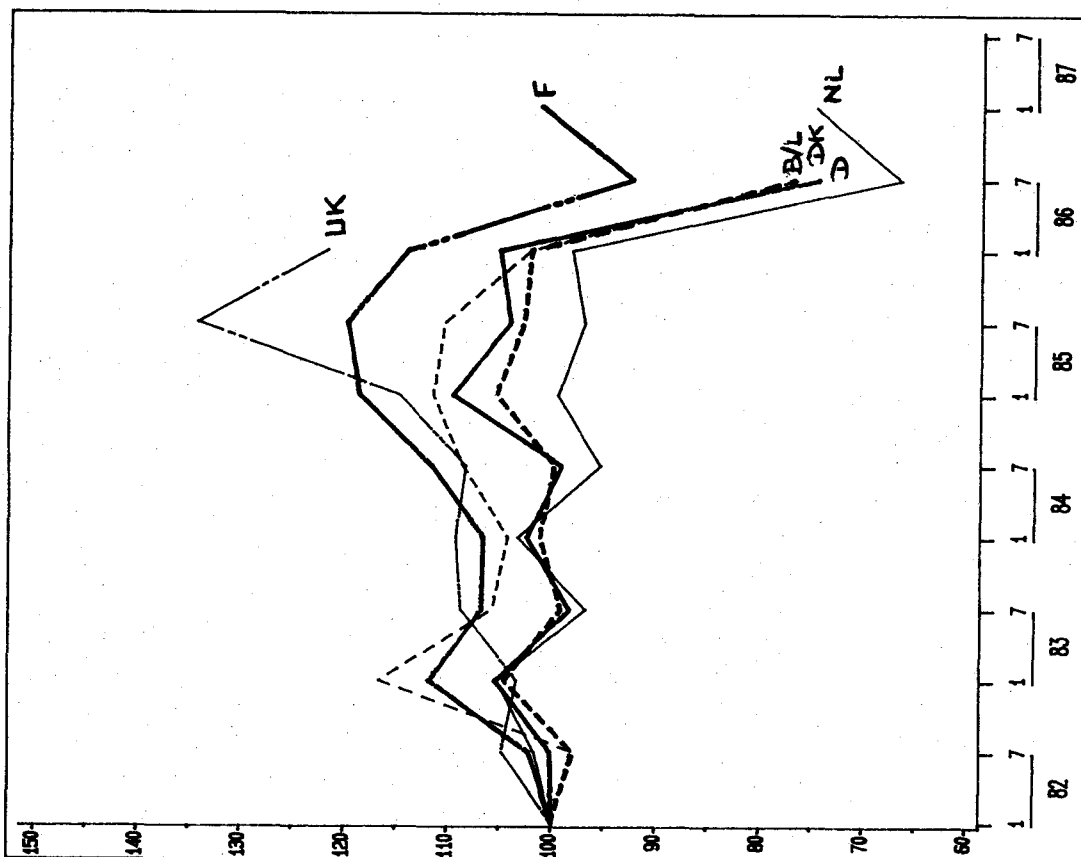


Fig. 2.6  
Graph. 2.6  
Schaub. 2.6

Fuel costs in ECU  
Couts du carburant en ECU  
Kraftstoffkosten in ECU



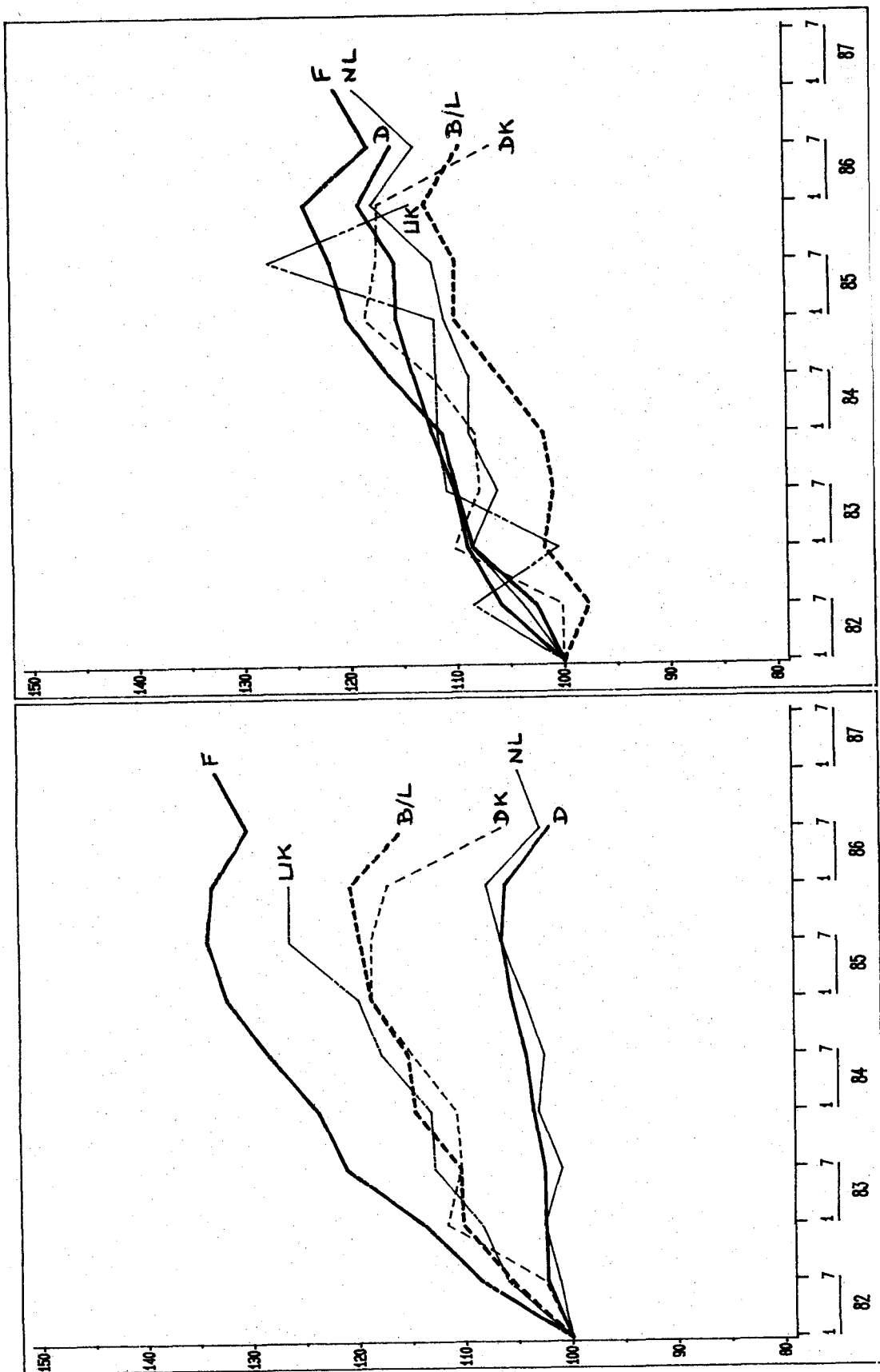


Fig. 2.8  
 Graph. 2.8  
 Schaub. 2.8

Fig. 2.7  
 Graph. 2.7  
 Schaub. 2.7

## 2.3 Price Surveys-Road Q3 86

### 2.3.1 Coverage

Price surveys are being carried out in Germany, France, Italy, the Netherlands, Belgium/Luxembourg and Greece. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

### 2.3.2 Methodology

The base point for the price indices results has been chosen as the third quarter of 1983, which was the first quarter available for Greece. In the calculations, the weighting factors used are tonne-kilometres relating to 1980.

## 2.3 Enquêtes sur les prix-Route Q3 86

### 2.3.1 Couverture

Des enquêtes sur les prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Grèce et dans l'UEBL. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

### 2.3.2 Méthodologie

La période de référence pour le calcul des indices de prix est le troisième trimestre de 1983, premier trimestre pour lequel des données sont disponibles pour la Grèce. Dans les calculs, les facteurs de pondération utilisés sont les tonnes-kilomètres de 1980.

## 2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q3 86

### 2.3.1 Erfassungsbereich

Gegenwärtig werden Preiserhebungen in Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien/Luxemburg und Griechenland durchgeführt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

### 2.3.2 Erhebungsverfahren

Für die Preisindizes wurde das dritte Quartal 1983 als Basis gewählt, für das erstmals Zahlen aus Griechenland vorlagen. Bei den Berechnungen dienten Tonnenkilometer für das Jahr 1980 als Gewichtungsfaktoren.



TAB. 2.15 : Weighted average prices in ECU and in national currency (NC) . 1983-1986  
Indices des prix moyens en ECU et en monnaie nationale (NC) . 1983-1986  
Durchschnittspreise in ECU und in Landeswährung (NC) . 1983-1986

Country Pays Land	1983				1984				1985				1986			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
ECU																
D	98.7	99.7	100.0	102.0	102.7	103.3	103.3	103.6	104.9	104.3	105.6	107.2	108.3	109.9	112.2	*****
F	102.6	98.0	100.0	101.3	102.5	105.1	105.3	105.8	108.6	108.3	109.9	111.2	111.8	109.9	111.1	*****
I	98.3	100.7	100.0	95.7	105.1	103.2	112.5	107.1	108.0	108.3	105.9	105.3	104.6	105.1	110.3	*****
NL	99.3	98.0	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	99.4	99.6	101.9	102.2	103.0	103.1	105.3	*****
BL	92.1	95.3	100.0	97.5	94.0	92.1	95.1	98.2	98.8	91.6	103.2	100.9	100.1	100.3	102.5	*****
GR	*****	*****	100.0	96.4	91.3	91.3	96.3	99.7	106.5	102.8	99.7	93.5	99.1	98.8	100.6	*****
NC																
D	99.0	99.3	100.0	101.2	101.4	101.5	101.7	101.7	102.6	102.8	103.5	103.6	103.2	103.9	104.2	*****
F	97.7	97.4	100.0	101.8	103.1	105.5	105.6	105.7	107.8	108.0	109.2	109.2	108.6	109.8	111.3	*****
I	96.3	100.2	100.0	96.8	107.2	105.3	114.5	109.2	110.2	114.2	115.9	116.1	113.9	114.5	118.4	*****
NL	98.5	98.0	100.0	97.7	98.6	99.1	99.0	99.3	98.3	99.0	100.5	99.6	99.0	98.2	98.5	*****
BL	90.4	94.3	100.0	98.1	94.4	91.9	94.2	96.8	96.6	90.5	101.8	98.7	97.2	96.4	98.0	*****
GR	*****	*****	100.0	102.0	101.4	105.2	111.8	119.4	128.0	132.3	136.1	155.8	172.5	174.4	181.3	*****

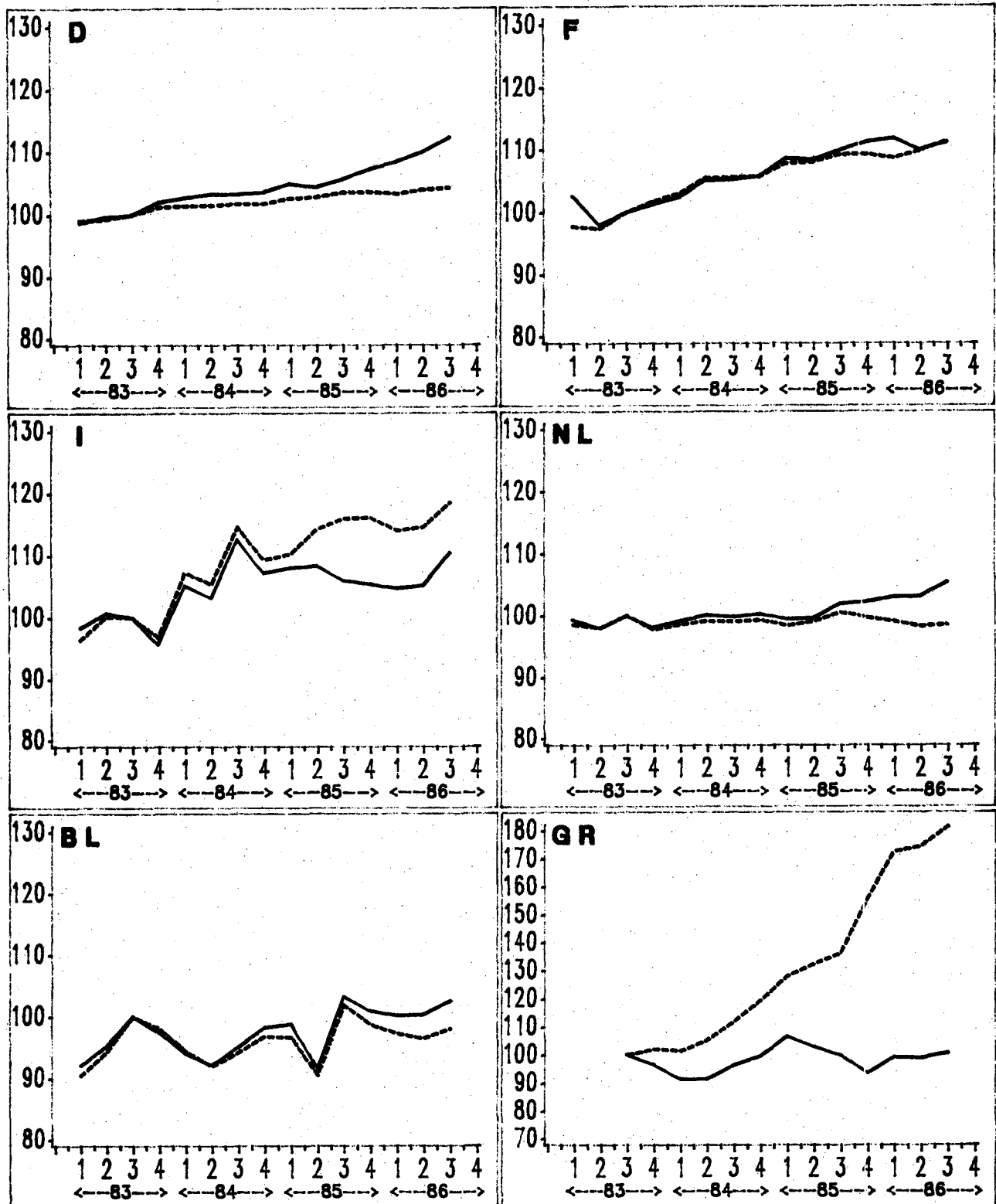


FIG. 2.9 Price indices by nationality of haulier.  
 GRAPH. 2.9 Indices de prix par nationalité de transporteur.  
 SCHAUB. 2.9 Preisindizes nach Staatszugehörigkeit des Verkehrsunternehmens.

— ECU      - - - National currency / monnaie nationale / Landeswährung

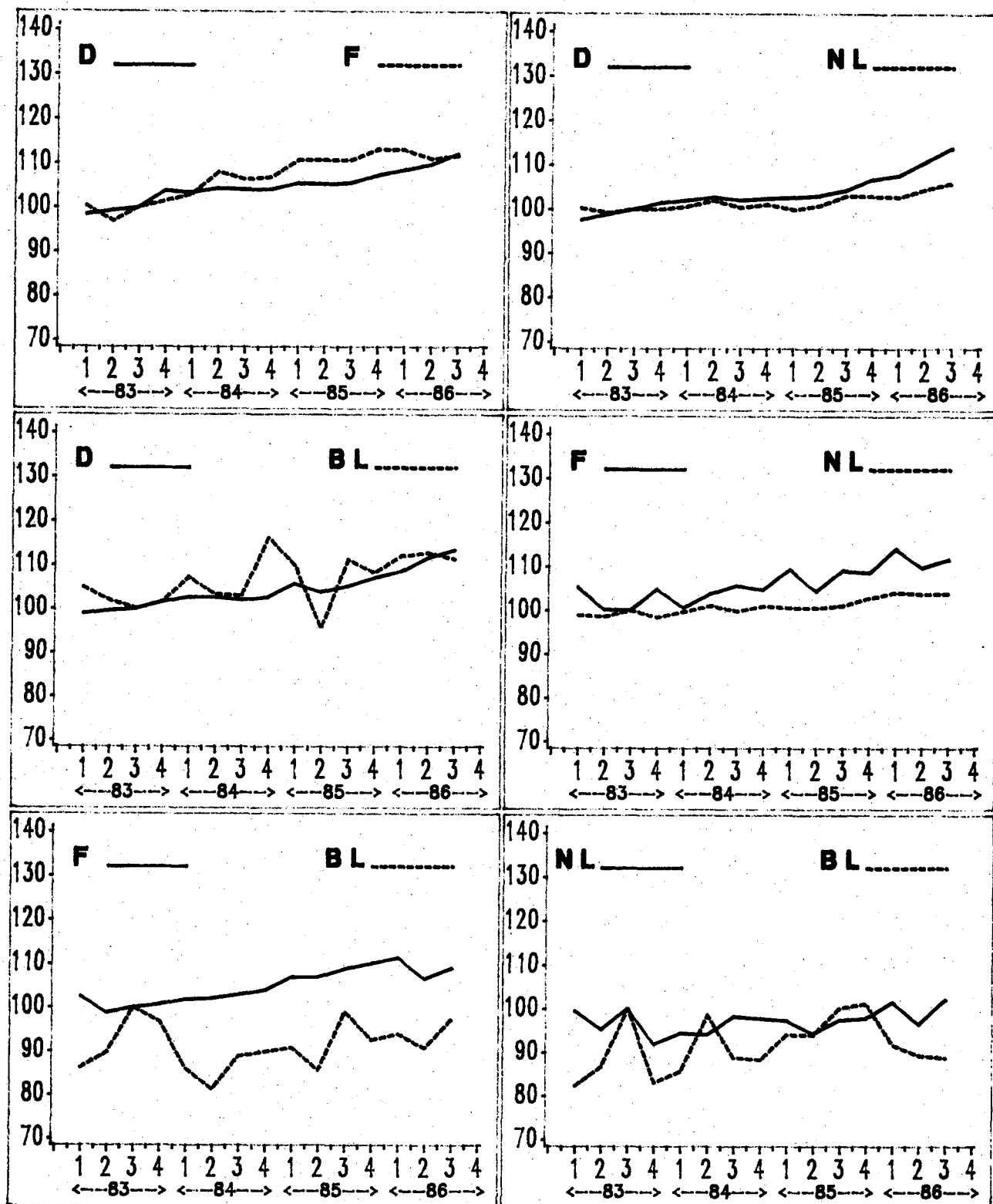


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)  
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

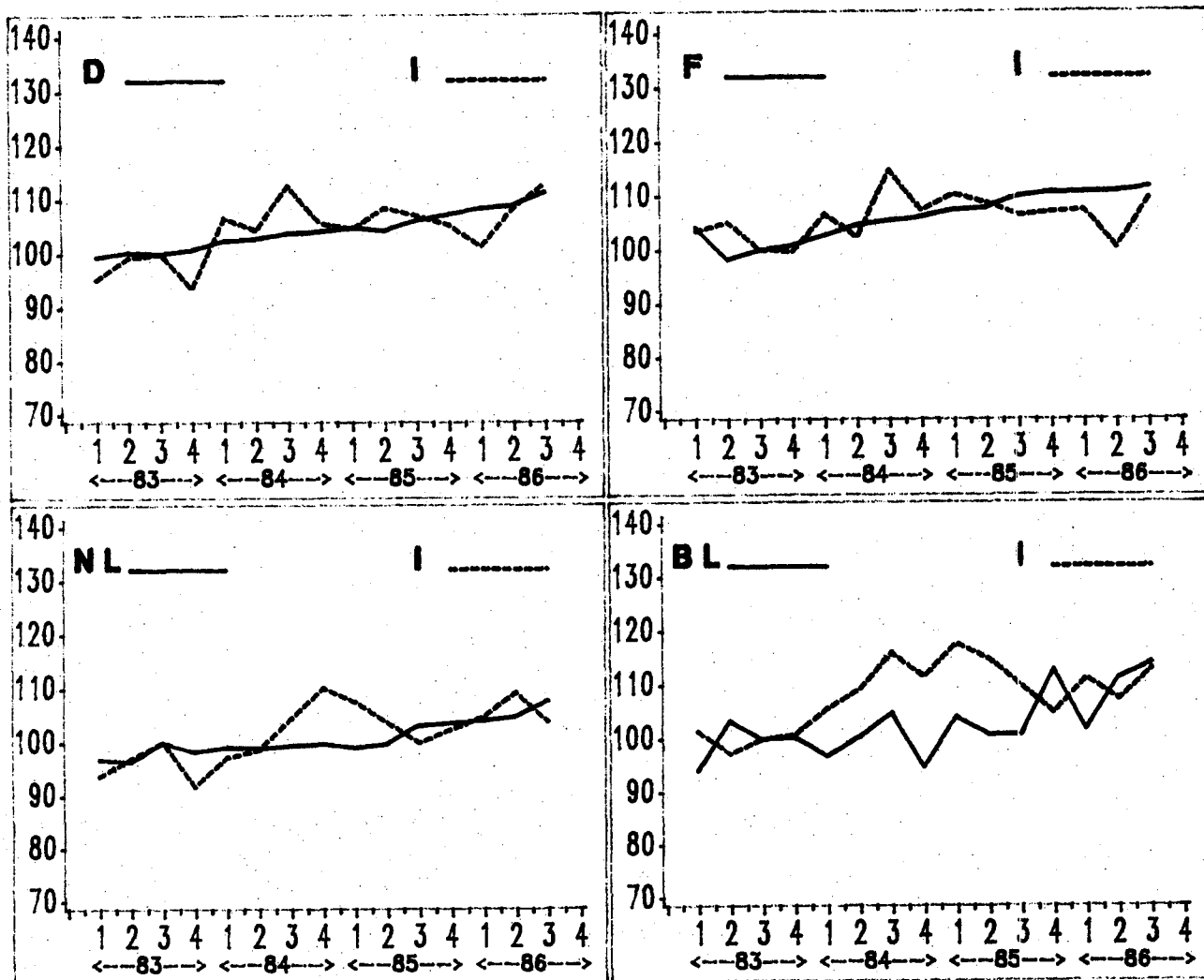


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)  
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

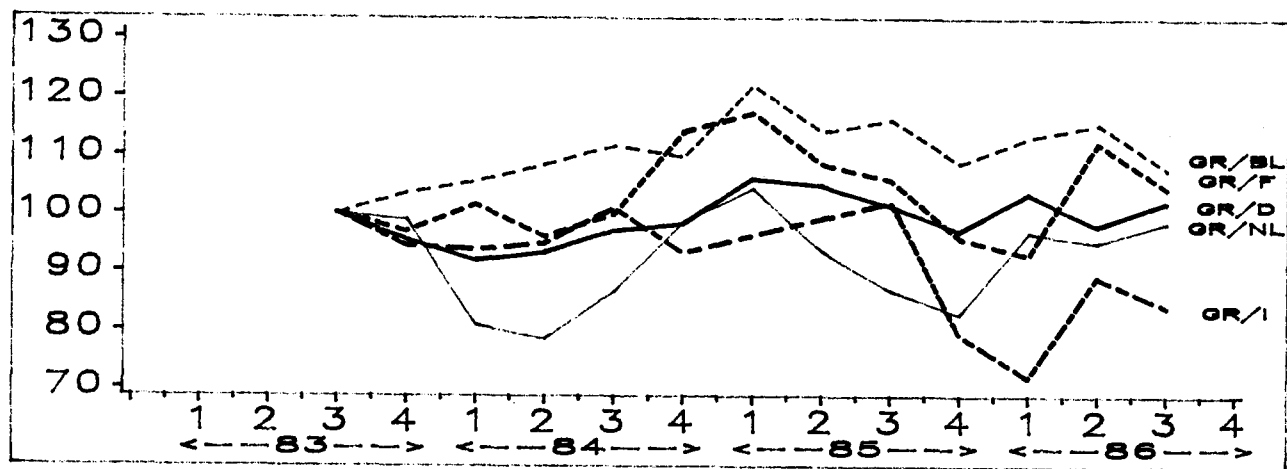


Fig. 2.11 Price indices developments for Greek hauliers by relations (ECU)  
 Graph. 2.11 Evolution des indices de prix des transporteurs grecs par relation (ECU)  
 Schaub. 2.11 Preisindizesentwicklung für die griechischen nach Verkehrsbeziehungen (ECU)





# SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



## 3.1. Total activity Q3 86

. total international  
traffic = 49.7 mio t. (1)  
Q3 1986/1985 = - 3%

. total national traffic  
= N

Q3 1986/1985 = N

## Activité générale Q3 86

. trafic international  
total = 49.7 mio t. (1)  
Q3 1986/1985 = - 3%

. trafic national total  
= N

Q3 1986/1985 = N

## Gesamtbeschäftigung Q3 86

. gesamt grenzüber-  
schreitender Verkehr  
= 49.7 mio t. (1)  
Q3 1986/1985 = - 3%

. gesamt nationaler  
Verkehr = N

Q3 1986/1985 = N

Table 3.1.

Transported tonnage  
in mio t. and  
tonnage evolution in %  
Q3 86/Q3 85, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté  
en mio t. et  
évolution en % du tonnage  
Q3 86/Q3 85, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen  
in mio t. und  
Entwicklung des  
Verkehrsaufkommens (%)  
nach Verkehrsbezie-  
hungen Q3 1986/Q3 1985

To/vers/nach From/de/von	D	F	NL	B/L	Total/ Zusammen internat.
D mio t. Q3 86 " Q3 85 86/85 %	17.7 17.8 - 1%	0.9 0.9 + 3%	7.0* 6.8 + 2%	2.9* 2.8 + 5%	10.9 10.5 + 3%
F mio t. Q3 86 " Q3 85 86/85 %	2.5 2.8 -12%	7.5 7.1 + 6%	1.2* 1.0 +11%	0.7* 0.8 - 11%	4.4 4.7 - 7%
NL mio t. Q3 86 " Q3 85 86/85 %	18.8 20.6 - 8%	1.0 1.0 - 5%	20.4 17.7 +15%	N 6.4 N	26.2 (1) 28.0 - 6%
B/L mio t. Q3 86 " Q3 85 86/85 %	2.7 2.6 + 4%	1.0 0.9 +10%	N 4.5 N	N 5.2 N	8.2 (1) 8.0 + 2%
Total/Zusammen Q3 86 international Q3 85 86/85 %	24.1 26.0 - 8%	2.9 2.8 + 2%	12.7 (1) 12.4 + 2%	10.1 (1) 10.0 + 1%	49.7 (1) 51.2 - 3%

\* preliminary figures

\* valeurs provisoires

\* provisorische Zahlen

(1) Estimate: no data for  
NL-B and B-NL being  
available.

(1) Estimation, aucune  
donnée pour NL-B et  
B-NL n'étant dispo-  
nible.

(1) Schätzung: keine  
Daten für NL-B und  
B-NL.

3.2.

Rhine traffic

Trafic Rhéan

Rheinschiffahrt

3.2.1.

Activity Rhine

Activité Rhin

Verkehrsaufkommen Rhein

Activity monitored at the NL-D border

Activité relevée à la frontière NL-D

An der niederländisch-deutschen Grenze beobachtetes Verkehrsaufkommen

Tab. 3.2.	Million(en) Tonne(n)				Evolution % Entwicklung % 1986 / 1985
Period(e)/Zeitraum	1983	1984	1985	1986	
Q1	30.2	33.1	29.7	31.9	+ 7.4
Q2	32.4	36.3	36.5	39.2	+ 7.5
Q3	32.1	34.8	35.9	35.0	- 2.5
Q4	31.6	32.8	28.3	-	
Total/Zusammen	126.3	137.0	130.4	-	

### 3.2.2 Rhine traffic

### Trafic Rhénan

### Rheinschifffahrt

#### Inquiry survey on

#### Enquête de conjoncture sur

#### Konjunkturerhebung über

.general activity and  
forecast of activity  
(Fig. 3.1.1 + 3.1.2)

.réalisation et prévisions  
d'activité générale  
(Graph. 3.1.1 + 3.1.2)

.das gesamte vorausge-  
schätzte Verkehrsauf-  
kommen (Schaubild  
3.1.1 + 3.1.2)

Figure 3.1.1.

Graphique 3.1.1.

Schaubild 3.1.1.

- . Opinion on actual  
activity ———
- . Forecast of activity  
-----

- . Opinion sur la réalisa-  
tion d'activité ———
- . Prévisions d'activité  
-----

- .Beurteilung des gegen-  
wärtigen Verkehrs-  
aufkommens ———
- .Vorausgeschätztes  
Verkehrsaufkommen -----

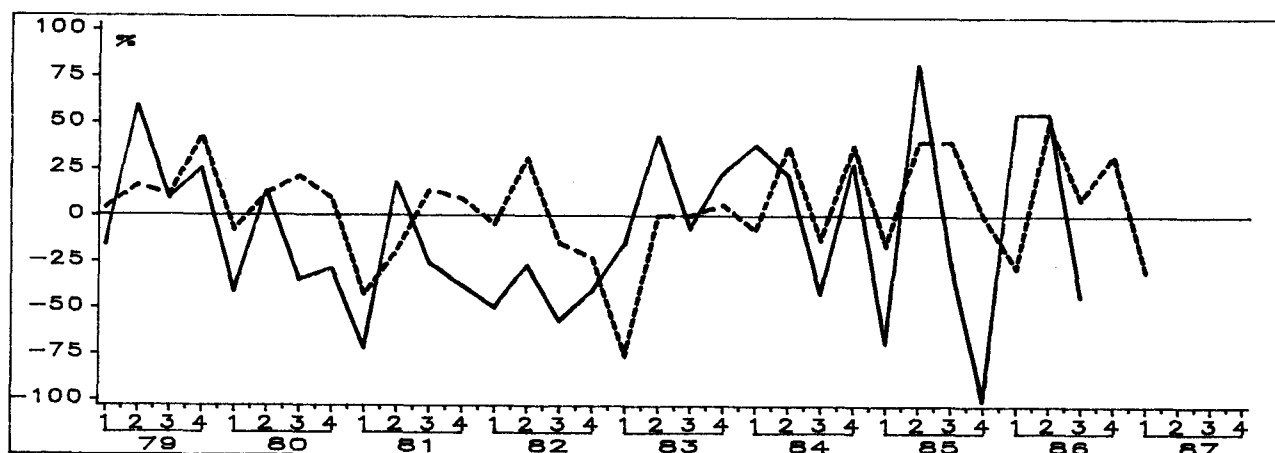


Figure 3.1.2.

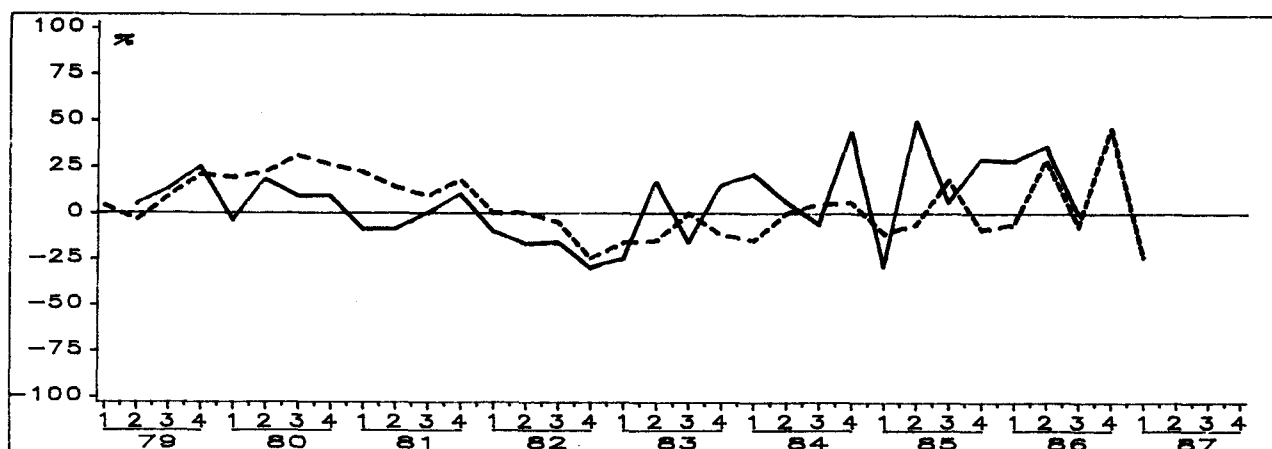
Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

- . Opinion on utilizat-  
ion of capacity ———
- . Forecast utilization  
of capacity -----

- . Opinion sur l'utilisa-  
tion de la capacité ———
- . Prévision d'utilisation  
-----

- .Beurteilung der Fahr-  
zeugauslastung ———
- .Vorausgeschätzte Fahr-  
zeugauslastung -----



.forecast of activity  
for 4 important NST  
groups

.prévisions d'activité  
pour 4 groupes NST impor-  
tants

.das vorausgeschätzte  
Verkehrsaufkommen bei den  
vier wichtigsten NST-  
Gruppen

Figure 3.2 Rhine

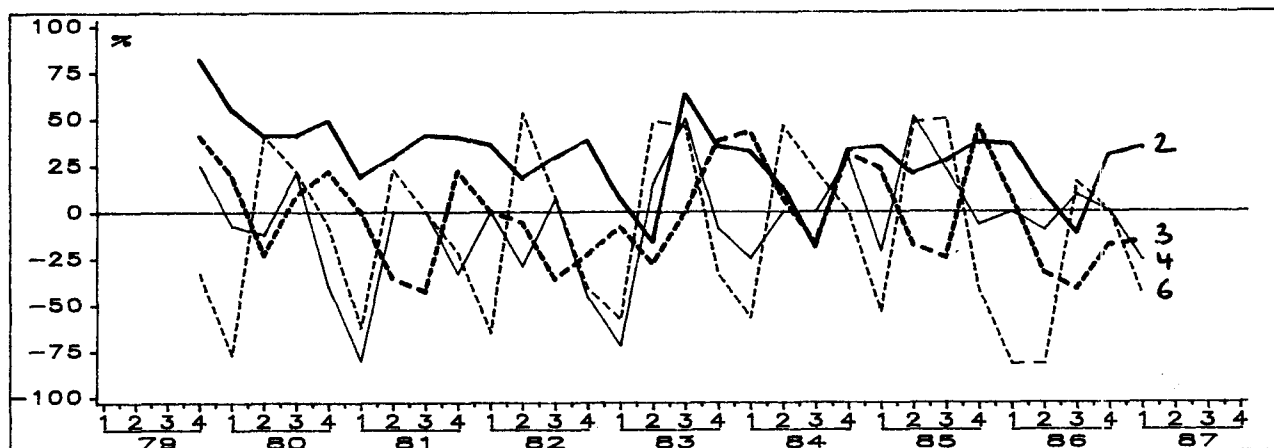
Graphique 3.2 Rhin

Schaubild 3.2. Rhein

Balance of opinions on  
forecast of activity in  
4 NST groups

Solde d'opinions sur les  
prévisions d'activité  
pour 4 groupes NST

Meinungssalden für das  
vorausgeschätzte Verkehrs-  
aufkommen bei 4 NST-Gruppen



NST2 coal, etc.

NST3 oil, etc.

NST4 ore, etc.

NST6 sand/gravel, etc.

houille, etc.

prod. pétroliers

minerais, etc.

sable/gravier, etc.

Kohle usw.

Öl usw.

Erz usw.

Sand, Kies usw.

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

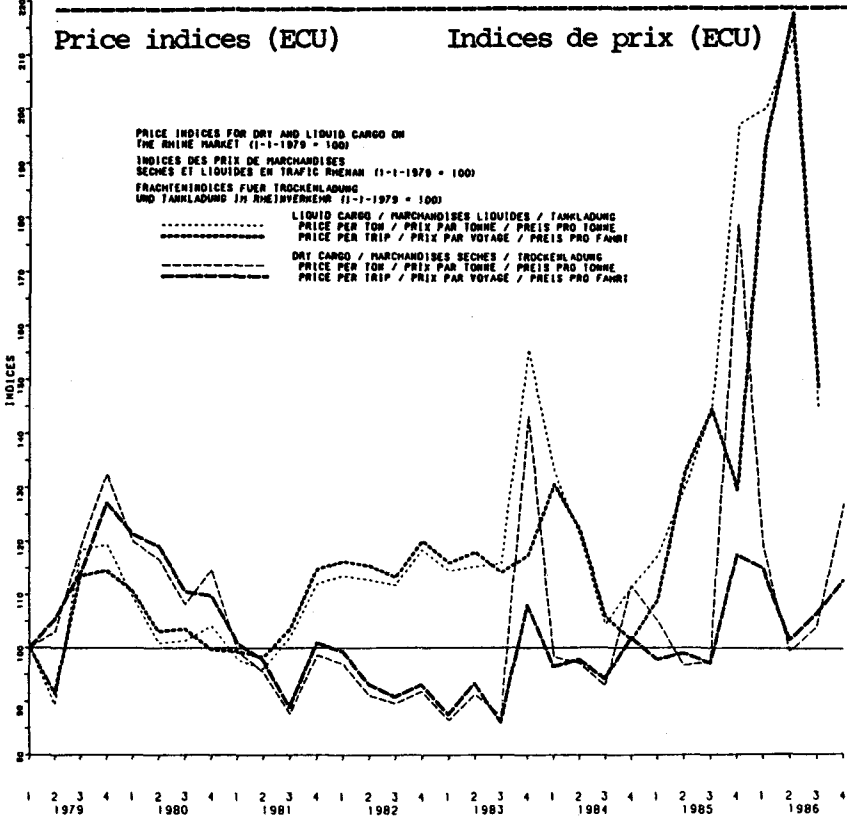
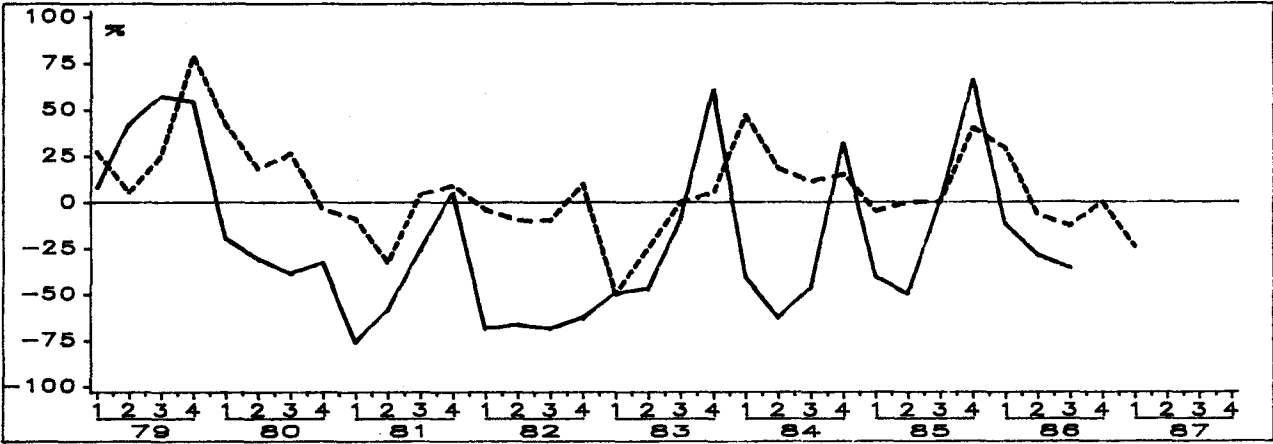


Figure 3.4

Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%)      Solde d'opinions (%) sur      Meinungssalden (%) für die  
.on freight rates      .taux de fret      .erzielten Frachtraten  
.on forecast of fr.rates      .prévisions de taux de fr.      .erwarteten Frachtraten



### 3.2.4

Capacity Rhine fleet

Capacité flotte Rhénane

Kapazität der Rheinflotte

---

.The IVR-institute in Rotterdam keeps a register of all inland vessels having a Rhine certificate, which is required to get access to the international Rhine market. The IVR register covers about 90% of the total active fleet in the Community and Switzerland. Coverage is close to 100% in D, CH, L and NL, 70% in B and only 21% in F.

.L'Institut IVR de Rotterdam tient à jour un registre des bateaux du Rhin qui possèdent un certificat leur donnant accès au marché international rhénan. Ce registre couvre environ 90% de la flotte en activité dans la Communauté et en Suisse. L'échantillonnage est proche de 100% en D, CH, L et NL, de 70% en B et de 21% en F.

.In das Register der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters in Rotterdam sind alle Schiffe einbezogen mit einem gültiges Rheinschiffsattest, das benötigt wird für den Zugang zu dem internationalen Rheinfahrt. Das IVR-Register umfasst ungefähr 90% der totalen Flotte der EG-Länder und die Schweiz. Der Deckungsgrad ist nahezu 100% in D, CH, L und NL, 70% in B und nur 21% in F.

Table 3.3

Mutations Rhine fleet,  
Capacity x 1000 Tonnes  
(Q4)86

Tableau 3.3

Mutations au sein de  
la flotte Rhénane  
Capacité x 1000 tonnes  
(Q4)86

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-  
flotte  
Kapazität x 1000 t.  
(Q4)86

01.10.86 — 31.12.86	NL	D	F	B	CH	L	TOTAL
.Total Rhine fleet 1.10.86 .Flotte rhénane to- tale au 1.10.86 .Rheinflotte ins- gesamt 1.10.86 ( '000 tonnes)	5799.1	3344.8	482.3	1263.7	577.2	11.3	11 478.4
a) <u>Expansion</u>							
1	-	-	-	-	-	-	-
2	10.0	13.2	-	-	1.2	-	24.4
3	59.7	5.4	5.7	51.8	1.6	-	124.3
1+2+3	69.7	18.6	5.7	51.8	2.8	-	148.6
b) <u>Reduction</u>							
4	5.9	1.7	-	1.8	2.0	-	11.4
5	6.0	4.4	1.6	6.1	6.4	-	24.4
6	55.4	26.2	2.2	5.6	0.5	-	90.0
4+5+6	67.3	32.3	3.8	13.5	8.9	-	125.8
C = a) - b)	+ 2.4	-13.7	+ 1.9	38.3	- 6.0	-	+22.9
.Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen	+ 1.6	-3.1	+ 9.5	- 4.6	+ 3.5	-	+ 6.9
.Total Rhine fleet 1.9.86 .Flotte rhénane to- tale 1.9.86 .Rheinflotte ins- gesamt 1.9.86 ( '000 tonnes)	5803.0	3328.0	493.7	1297.5	574.7	-	11 508.2

1 = New building  
2 = Importations of  
existing vessels  
3 = Conversion/  
Reconstruction  
4 = Scrapping  
5 = Exportations of  
existing vessels  
6 = Conversion/  
Reconstruction

1 = Nouvelles unités  
2 = Importations  
3 = Transformations  
4 = Déchirage  
5 = Exportations  
6 = Transformations

1 = Neubauten  
2 = Einfuhr von Gebraucht-  
schiffen  
3 = Umbau  
4 = Abwrackungen  
5 = Ausfuhr von Gebraucht-  
schiffen  
6 = Umbau



Comment: The mutations under a) and b) of table 3.3. have a direct effect on the capacity of the fleet. Mutations under c) are the balance of: new registrations of already existing vessels, deregistrations, error corrections and updates.

Remarque: Les mutations effectuées sous a) et b) (Tab. 3.3 ont un impact direct sur la capacité de la flotte. Les mutations sous c) résultent de nouveaux enregistrements de bateaux existants, de retraits, de corrections et de mises à jour.

Anmerkung: Veränderungen unter a) und b) (Tab. 3.3) beeinflussen die Kapazität der Flotte auf direkte Weise. Veränderungen unter c) sind die Summe von: neue Registrierungen von Gebrauchtschiffen Streichungen, Fehlerkorrekturen und Aktualisierungen.

3.3. Nord/South Traffic                      Trafic Nord/Sud                      Nord-Süd-Verkehr

3.3.1. Activity N-S (Q3 86)                      Activité N-S (Q3 86)                      Verkehrsaufkommen N-S (Q3 86)

No information available.                      Aucune information disponible.                      Es stehen keine Daten zur Verfügung.

3.3.2 Transport Inquiry Survey (Q4 86)

Balance of opinions on demand                      Soldes d'opinions de la demande                      Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.4

Historical evolution                      Evolution chronologique                      Bisherige Entwicklung

Tab. 3.3.	1982	1983	1984	1985	1986
Q1	- 57	- 58	- 39	- 34	- 4
Q2	- 28	- 45	- 24	- 30	- 10
Q3	- 63	- 49	- 43	- 4	- 37
Q4	- 43	- 3	- 25	+ 33	- 14

Tab. 3.5

.Balance of opinion on demand by traffic relation (Q4 86)

.Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q4 86)

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q4 86)

<div> <div>Vers/To</div> <div>De</div> <div>From/Von</div> <div>Nach</div> </div>	B	F	NL
B	- 2	+ 6	- 3
F	- 66	-	- 16
NL	+ 4	+ 9	+ 24

Tab. 3.6

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q4 86).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q4 86).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q4 86).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 9	- 29	- 16
451- 750	+ 10	- 12	- 7
751-1150	0	- 29	- 22
1151-1550	0	- 17	- 12
1551 +	0	0	0

Tab. 3.7

.Forecast of activity, by nationality of transporters, total North/South market

.Prévisions d'activité, par nationalité de batelier, trafic total Nord/Sud

.Erwartetes Verkehrsaufkommen im gesamten Nord-Süd-Verkehr nach der Staatszugehörigkeit des Binnenschiffsunternehmens

Tab 3.6		1983	1984	1985	1986	1987
Q1	B	- 64	- 50	- 28	- 32	- 14
	NL	- 31	- 20	- 20	- 60	- 57
	B + NL	- 47	- 32	- 23	- 51	- 43
Q2	B	- 52	- 47	- 21	+ 5	
	NL	- 24	+ 23	+ 12	+ 28	
	B + NL	- 33	- 6	+ 2	+ 13	
Q3	B	- 49	- 32	- 42	- 39	
	NL	- 18	- 18	+ 1	- 23	
	B + NL	- 28	- 24	- 13	- 28	
Q4	B	+ 32	+ 4	+ 27	+ 47	
	NL	+ 21	- 1	+ 39	+ 23	
	B + NL	+ 28	+ 2	+ 35	+ 31	

### 3.3.3

Waiting time N/S

Jours d'attente N/S

Wartetage Nord/Süd

---

.The number of waiting days on the "bourse" is a main indicator for the demand/supply-ratio on the regulated part of the N-S market (tour-de-rôle); this is roughly the dry cargo market excluding sand, gravel, and some other transports from the Netherlands.

.Le nombre de jours d'attente en "bourse" est un indicateur important des variations du rapport entre la demande de transport et la capacité disponible sur la partie de marché réglementé du trafic Nord-Sud; ceci représente grosso modo le marché des matières sèches à l'exclusion du sable, du gravier et de quelques autres produits en provenance des Pays-Bas.

.Die Zahl der Wartetage an der "Frachtenbörse" ist ein wichtiger Indikator für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im reglementierten Nord-Süd-Verkehr ("tour de rôle"-System). Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Trockenladungverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.8

Quarterly average of  
waiting days in inter-  
national N/S traffic  
by traffic relation

Tableau 3.8

Moyenne trimestrielle des  
jours d'attente dans le  
trafic international N/S  
par relation bilatérale

Tabelle 3.8

Durchschnittliche Wartetage  
je Vierteljahr im grenz-  
überschreitenden Nord-Süd-  
Verkehr nach bilateralen  
Verkehrsbeziehungen

Traffic relation Relation bilatérale Verkehrsbeziehung		Q1	Q2	Q3	Q4	Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt
1) NL — F	1982	10.1	16.6	20.0	15.0	15.4
	1983	11.5	18.8	17.6	8.9	14.2
	1984	14.3	20.1	16.2	11.4	19.1
	1985	14.2	19.3	18.0	13.9	16.3
	1986	17.1	14.2	17.3	8.5	14.1
2) NL — B	1982	8.7	10.9	14.7	13.3	11.9
	1983	12.7	13.3	12.9	8.4	11.8
	1984	12.5	12.2	14.0	10.7	12.3
	1985	13.5	12.9	13.6	8.7	12.2
	1986	10.9	9.7	12.7	8.5	10.4
3) B — B+F	1982	5.8	6.0	8.2	6.1	6.5
	1983	7.5	7.7	8.4	4.7	7.1
	1984	7.7	7.5	8.1	7.0	7.6
	1985	10.1	7.8	9.9	7.9	8.9
	1986	10.9	7.8	11.2	8.1	9.5
4) B — NL	1982	-	-	-	9.5	-
	1983	8.1	8.6	9.5	6.9	8.3
	1984	8.9	8.7	8.7	8.5	8.7
	1985	10.7	10.6	11.3	8.5	10.3
	1986	8.8	7.9	10.5	7.3	8.6
5) F — B+NL	1982	9.2	18.0	16.1	12.5	14.0
	1983	20.9	17.0	21.0	16.2	18.8
	1984	19.0	19.6	22.8	18.6	20.0
	1985	18.7	19.1	26.6	10.3	18.7
	1986	18.3	25.1	30.5	N	-

### 3.3.4

Freightrates (ECU)  
North-South

Taux de fret (ECU)  
Nord-Sud

Frachtraten (ECU) im  
Nord-Süd-Verkehr

**Tab. 3.9 :** .Price indices by commodity group in international North/South traffic in ECU (1.1.1979 = 100)  
 .Indices de prix par catégorie de marchandise pour le trafic international Nord/Sud en ECU (1.1.1979 = 100)  
 .Preisindizes nach Gütergruppen im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr in ECU (1.1.1979 = 100)

N-S	Q1 86	Q2 86	Q3 86	Q4 86
liquid cargo matières liquides Tankladung	133	133	105	115
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	112	113	113	114
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	159	155	154	155

Figure 3.5

Graphique 3.5

Schaubild 3.5

Price indices (ECU)  
North-South  
.dry cargo  
(Regulated market)  
.liquid cargo  
.sand/gravel

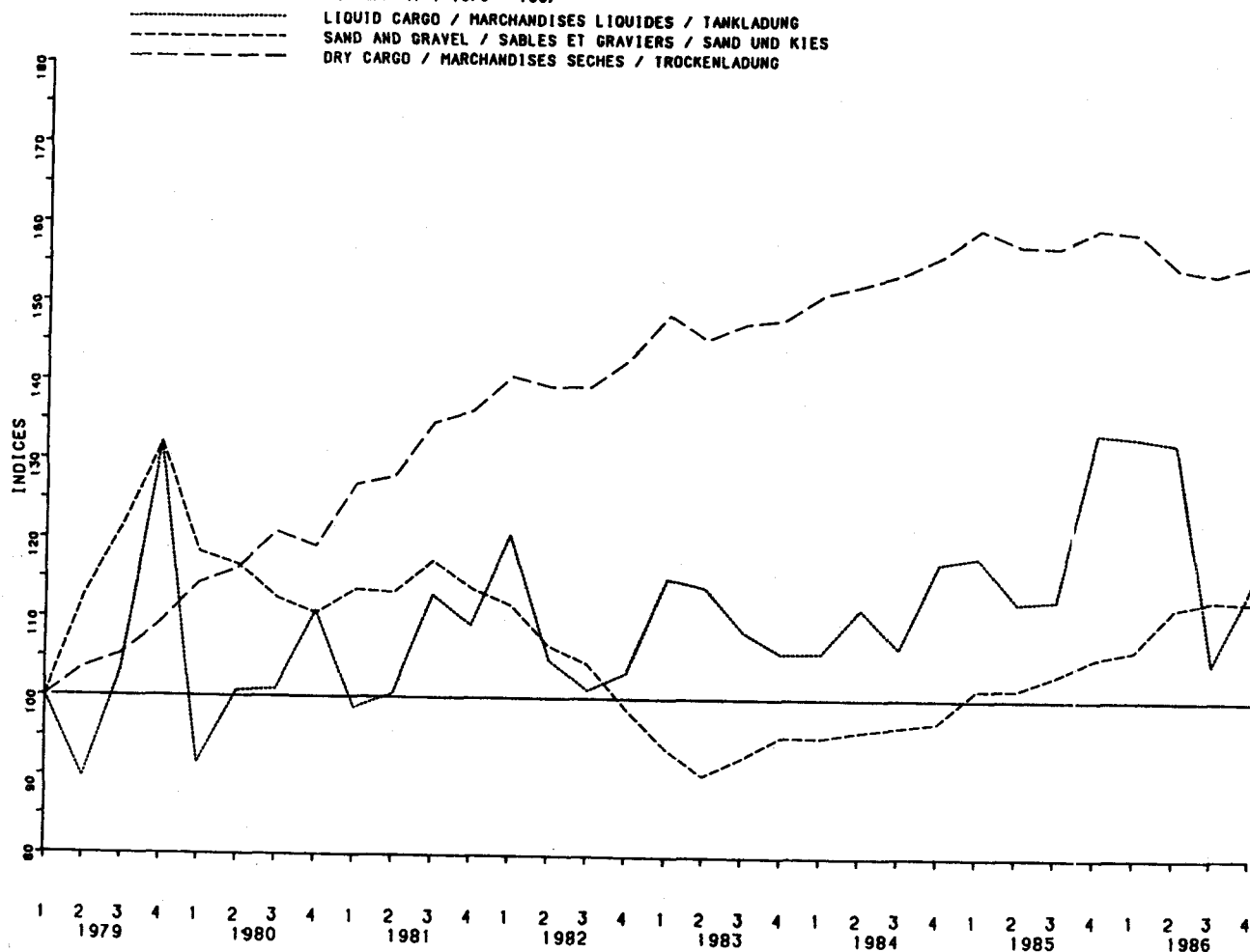
Indices de prix (ECU)  
Nord-Sud  
.mat. sèches  
(marché réglementé)  
.mat. liquides  
.sable/gravier

Preisindizes (ECU)  
Nord-Süd-Verkehr  
.Trockenladung  
(Reglementierter Markt)  
.Tankladung  
.Sand und Kies

PRICE INDICES FOR SAND AND GRAVEL, DRY AND  
LIQUID CARGO ON THE NORTH-SOUTH MARKET (1-1-1979 = 100)

INDICES DES PRIX DE SABLES ET GRAVIERS, MARCHANDISES SECHES ET  
LIQUIDES EN TRAFIC NORD-SUD (1-1-1979 = 100)

FRACHTENINDICES FÜR SAND UND KIES, TROCKENLADUNG UND  
TANKLADUNG IM NORD-SÜD VERKEHR (1-1-1979 = 100)



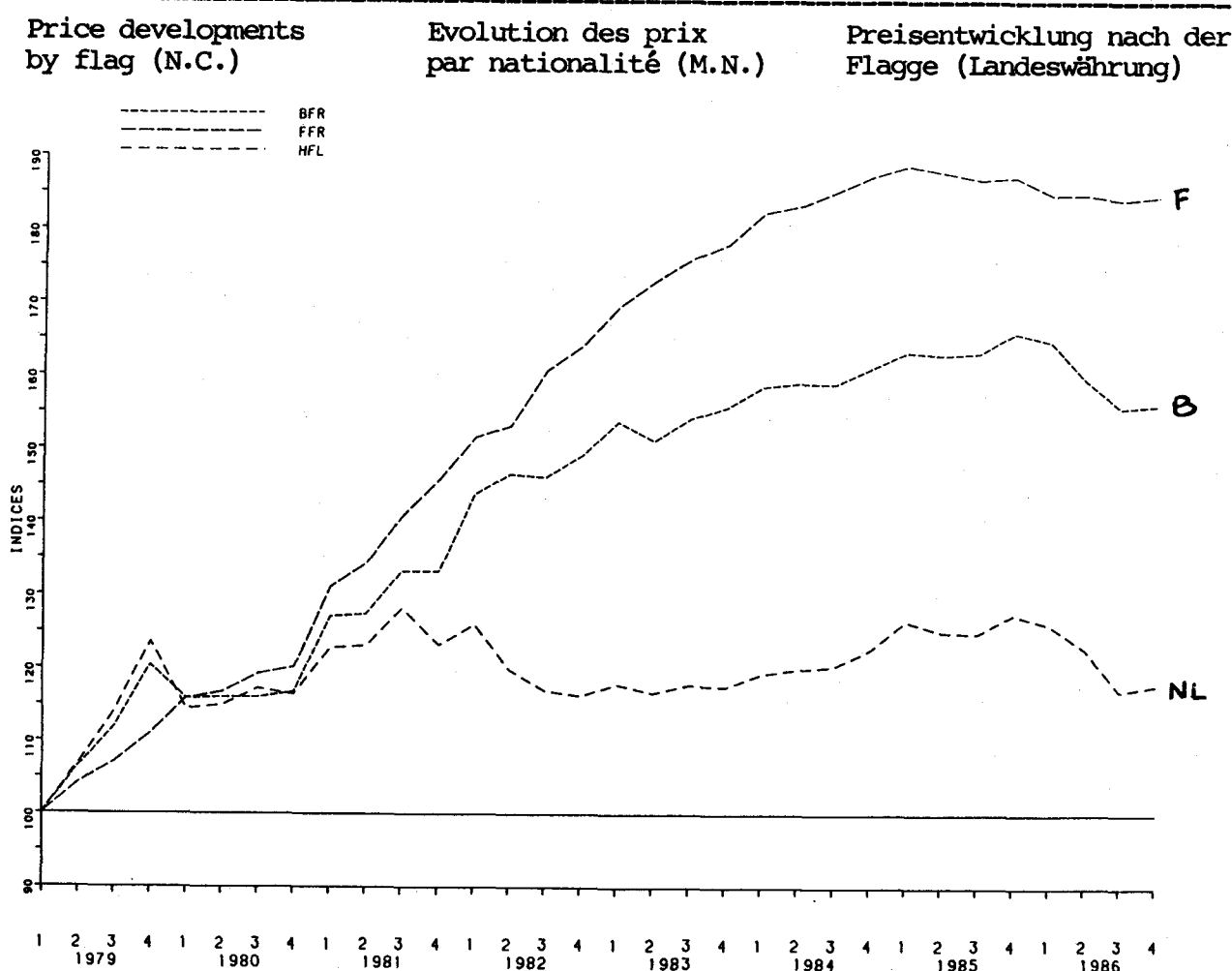
Tab. 3.10: .price indices by nationality of the vessel in national currency, North-South  
 .Indices de prix par nationalité de bateau en monnaie nationale, Nord-Sud  
 .Preisindizes nach der Flagge des Schiffes in Landeswährung, Nord-Süd-Verkehr  
 (1.1.1979 = 100)

N-S	Q1 86	Q2 86	Q3 86	Q4 86
België-Belgique (BF)	165	160	156	156
France (FF)	185	185	184	185
Nederland (HFL)	126	123	117	118

Figure 3.6

Graphique 3.6

Schaubild 3.6



Comment : . By flag there are big differences mainly because of differences in inflation rates.

Remarque . Les différences entre les évolutions des prix traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.

Anmerkung :. Die unterschiedliche Preisentwicklung spiegelt der unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.



Tab. 3.11: .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q3 86.  
 .Solde d'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q3 86.  
 .Meinungssalden bei den für Q3 86 erwarteten Frachtraten.

N-S	1985				1986				1987			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
B	+ 4	+ 8	-21	+27	+11	-10	-22	+12	+10			
NL	+12	+12	+10	+40	-29	- 9	-24	+ 9	-23			
Total/ Zusammen	+ 9	+11	0	+32	-16	- 9	-23	+10	-12			



International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 : . tonnages moved - Q3 86 - in thousand tonnes= 14 041  
  . evolution Q3 86/Q3 85 - in % = -9.2 %  
  . for the seek of conformity with the road matrix (table 2.1.), Belgium and Luxembourg have been combined what allows the comparison between modes for the calculation of the modal splits (Chapter 1). Tonnages moved between B and L are excluded.  
  . N = not available.

Activité de transport par RAIL - Trafic international intra EUR-12

- Tableau 4.1 : . tonnages transportés - Q3 86 - en milliers de tonnes= 14 041  
  . évolution Q3 86/Q3 85 - en % = -9.2 %  
  . par souci de conformité avec la matrice du transport par route (tableau 2.1.), la Belgique et le Luxembourg sont combinés afin de permettre la comparaison entre les modes pour le calcul des parts modales (Chapitre 1). Ceci exclut les tonnages transportés entre B et L.  
  . N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitenden Güterverkehr - EUR-12

- Tabelle 4.1 : . beförderte Gütermenge in Q3 86 - (in 1000) t.= 14 041  
  . Entwicklung Q3 86/Q3 85 (%) = -9.2 %  
  . aus Gründen der Übereinstimmung mit der Matrix für den Straßenverkehr (Tabelle 2.1.) werden Belgien und Luxemburg zusammengefaßt, so daß ein Vergleich zwischen den Verkehrsträgern für die Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsträger möglich ist (Kapitel 1). Der Verkehr zwischen B und L ist darin nicht erhalten.  
  . N = keine Angaben

Table 4.1

Tableau 4.1

Tabelle 4.1

From/ de/von	To/vers/ nach	D	F	I	NL	B/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D	'000 ton %		1083 -22	1152 -9	365 -24	1079 -9	21 -22		142 -22	16 -45	99 +17	3 +43	3960 -14.7
F	'000 ton %	859 +7		1321 -13	90 -39	1125 -22	49 -17		24 +21	4 +2	32 +105	7 +3	3511 -12.7
I	'000 ton %	541 -12	388 +17		130 +21	255 -8	111 -10		16 -13	4 -35	13 +150	6 -32	1464 -1.6
NL	'000 ton %	930 -2	342 +2	100 -2		220 -20	2 N		2 -54	1 +19	0 -100	0 0	1597 -4.3
BL	'000 ton %	832 -3	1193 -12	316 +12	670 +1		4 -67		14 -25	12 +368	9 +5	0 -65	3050 -4.4
UK	'000 ton %	25 -6	13 -12	40 +42	1 N	8 -22			0 100	0 0	0 0	2 -51	89 +4.7
IRL	'000 ton %												
DK	'000 ton %	123 +1	9 +67	26 +165	0 -57	5 +5	1 -15			0 -51	0 -49	0 0	164 +13.1
GR	'000 ton %	20 -20	1 +159	0 -43	0 -86	2 +619	0 0		0 0		0 0	0 0	23 -17.9
E	'000 ton %	28 -10	17 -22	8 -54	0 -100	18 -9	0 0		0 -57	0 +661	0 0	56 +76	127 +1.6
P	'000 ton %	1 -5	3 -17	1 -81	0 -100	0 +55	0 0		0 0	0 0	51 -8		56 -13.8
EUR 12	'000 ton %	3359 -2.1	3049 -11.5	2964 -8.2	1256 -10.7	2712 -15.8	188 -16.1		198 -17.5	37 -15.9	204 +20.0	74 +51.0	14041 -9.2

Table 4.2

Cumulative EUR-12 tonnage evolution in %, by direction.  
First estimates.

First 9 months

Tableau 4.2

Evolution cumulée, en %, du tonnage EUR-12 par direction.  
Premières estimations.

9 premiers mois

Tabelle 4.2

Entwicklung des EUR-12-Verkehrsaufkommens (%).  
Erste Berechnungen.

Erste 9 Monaten

	Inward traffic evolution Evolution du trafic entrant Entwicklung des eingehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$	Outward traffic evolution Evolution du trafic sortant Entwicklung des ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$	In+outward traffic Evolution du trafic total Entwicklung des ein- und ausgehenden Verkehrs % (Q1+Q2+Q3) $\frac{86}{85}$
D	+ 3	- 11	- 6
F	- 11	- 11	- 11
I	- 8	+ 2	- 5
NL	- 5	+ 2	- 1
B+L	- 14	- 4	- 9
UK	- 18	- 15	- 17
IRL	-	-	-
DK	- 3	- 2	- 3
GR	- 27	- 5	- 21
E	+ 14	0	+ 7
P	- 2	- 16	- 9
EUR 12	- 7.1	- 7.1	- 7.1

Table 4.3

EUR-12 National  
rail traffics

Tableau 4.3

Activité EUR-12  
trafics nationaux

Tabelle 4.3

Innerstaatliche Eisenbahn-  
verkehre EUR-12

1986	Q1	Q2	Q3	Q4	Total/Insgesamt	
D	56 926 - 1	57 261 - 2	54 760 - 8			'000 TON %
F	25 993 - 12	28 458 - 6	24 582 - 6	24 994 - 12	104 027 - 9.0	'000 TON %
I	4 323 + 1	4 432 - 4				'000 TON %
NL						'000 TON %
B	8 188 - 3	6 709 - 28	7 238 - 11			'000 TON %
L	460 - 6	723 + 10	571 - 27	766 + 25	2 521 - 0.7	'000 TON %
UK	35 328 + 99	35 690 + 3				'000 TON %
IRL						'000 TON %
DK	610 - 2	621 + 16	529 + 2			'000 TON %
GR	287 + 62	206 + 46	397 - 8			'000 TON %
E	5 365 N	5 903 N	6 122 N	5 608 N	22 998 N	'000 TON %
P	1 013 + 5	1 118 + 19	1 212 + 24	1 347 + 27	4 690 + 18.8	'000 TON %
Total/ Insgesamt						'000 TON %

\* The traffic evolution is monitored by comparing the results of a quarter with the same quarter of the previous year

\* L'observation de l'évolution se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente

\* Bei der Beobachtung der Verkehrsentwicklung werden die Quartalergebnisse jeweils mit dem entsprechenden Quartal des Vorjahres verglichen

## 4.2 Railway Tariff Indices

### 4.2.1 Coverage

Tariff surveys are now being carried out in Germany, France, Italy, Belgium and the Netherlands. The five railways agreed on the method of a "basket" of representative commodities defined for each relation from actual traffic data for the reference period (1981).

Money used = ICU (International Currency Unit).

## 4.2 Indice des tarifs ferroviaires

### 4.2.1 Couverture

Des enquêtes de prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, en Belgique et aux Pays-Bas. Ces cinq réseaux ont retenu l'idée d'un "panier" de produits représentatifs définis pour chaque relation à partir de données réelles sur le trafic pour la période de référence (1981).

Monnaie utilisée = UIC (Unité internationale de compte).

## 4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

### 4.2.1 Erfassungsbereich

Preiserhebungen werden derzeit in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden durchgeführt. Die Eisenbahnunternehmen dieser Länder einigten sich darauf, aus den für den Bezugszeitraum (1981) vorliegenden Verkehrsdaten für jede Verkehrsbeziehung einen "Korb" repräsentativer Güter auszuwählen.

Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by  
relation  
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par  
relation  
(Wagons complets)

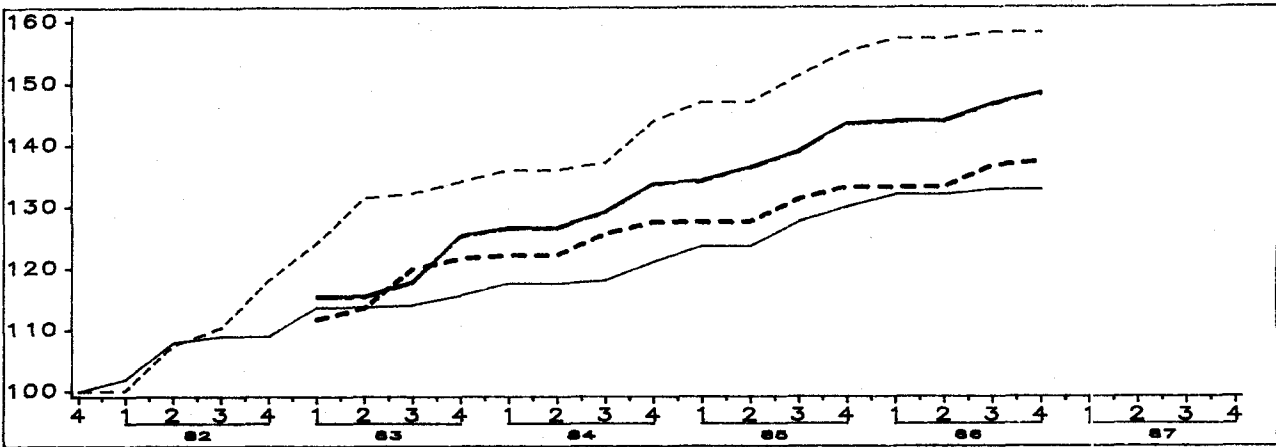
Tariffentwicklung nach  
Verkehrsbeziehungen  
(Wagenladungen)

A)SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86
F-B ———	100.0	138.87	143.39	143.79	143.79	146.50	148.28
F-NL - - - -	100.0	131.17	133.13	133.13	133.13	136.58	137.31
F-D ———	100.0	127.61	129.96	131.99	131.99	132.81	132.81
F-I - - - -	100.0	151.27	155.12	157.24	157.24	158.21	158.21

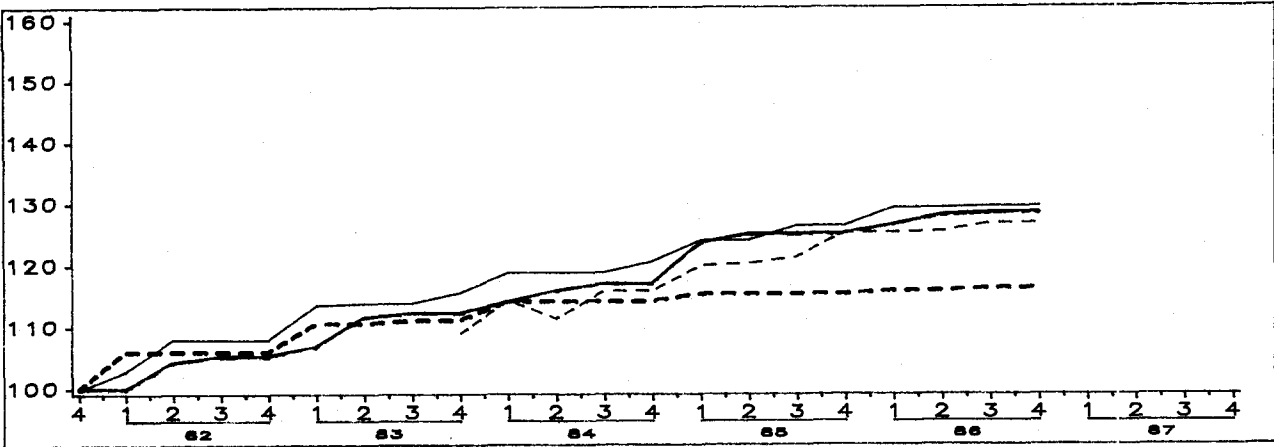


B) DB's Elaboration

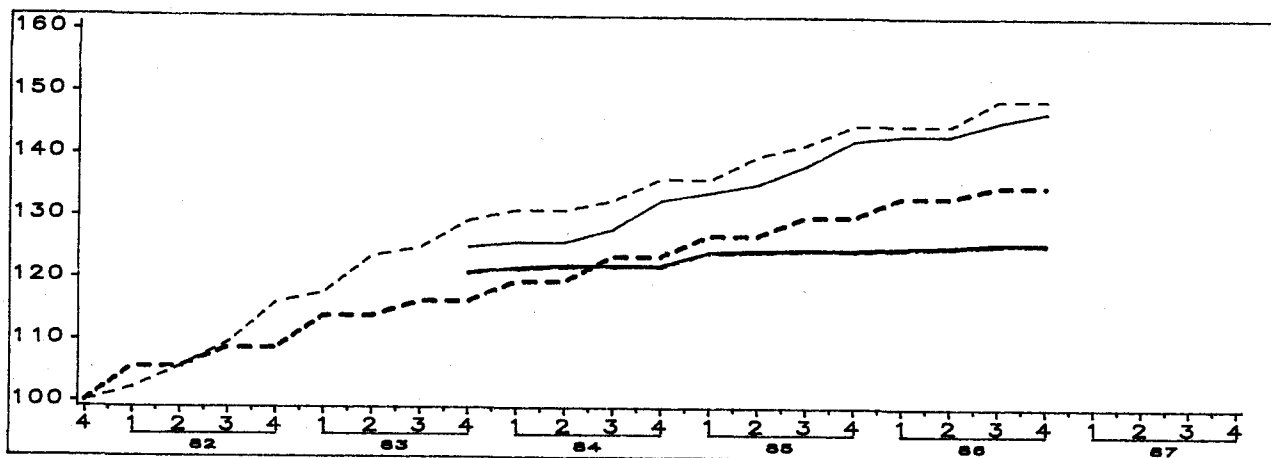
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

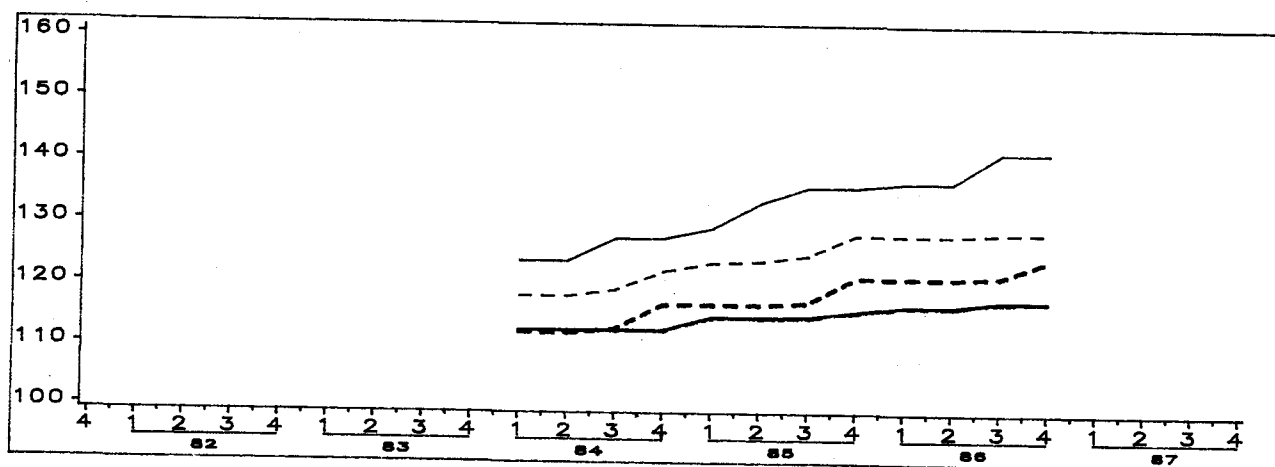
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86
D-F ———	100.0	126.47	129.39	129.39	129.61	129.61
D-B ———	100.0	125.07	126.50	128.09	128.45	128.45
D-NL - - - -	100.0	115.40	115.89	115.89	116.27	116.27
D-I - - - -	100.0	125.39	125.40	125.57	126.85	126.85



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86
B-F ———	100.0	142.36	143.27	143.27	145.43	147.00
B-NL - - - -	100.0	129.90	133.14	133.14	134.93	134.93
B-D ———	100.0	124.58	124.96	125.22	125.69	125.69
B-I - - - -	100.0	144.84	144.84	144.84	148.98	148.98

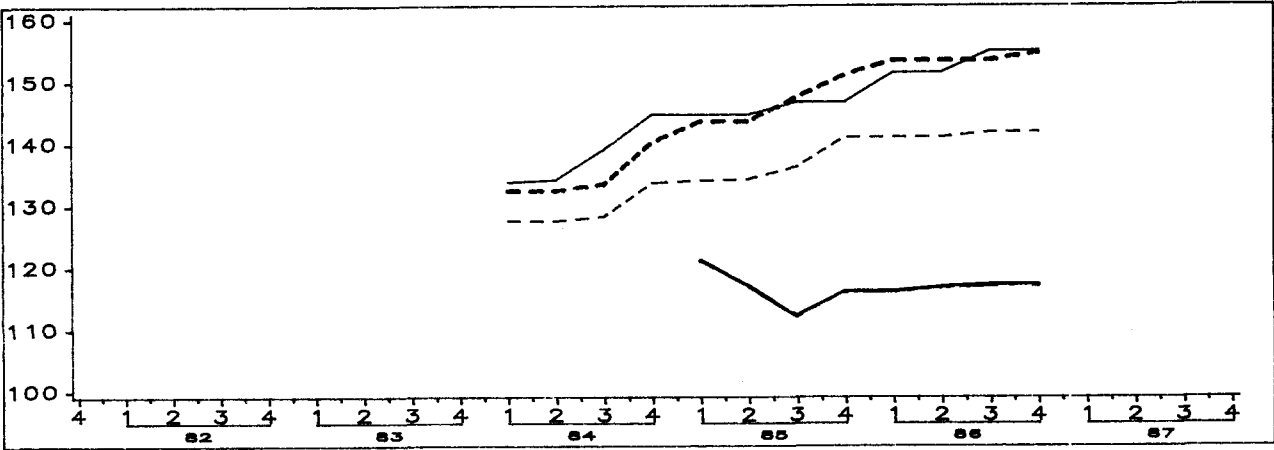


Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86
NL-B ———	100.0	135.93	136.81	136.81	141.58	141.58
NL-D ———	100.0	115.66	116.56	116.56	117.48	117.48
NL-F - - - -	100.0	121.21	121.21	121.21	121.52	124.27
NL-I - - - -	100.0	128.22	128.22	128.22	128.64	128.64





Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86	31.12.86
I - F <span style="font-family: monospace;">-----</span>	100.0	151.03	153.39	153.39	153.39	154.59
I - NL <span style="font-family: monospace;">-----</span>	100.0	141.07	141.07	141.07	141.88	141.88
I - B <span style="font-family: monospace;">-----</span>	100.0	146.74	151.52	151.52	155.00	155.00
I - D <span style="font-family: monospace;">-----</span>	100.0	116.04	116.05	116.75	117.14	117.14



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1     Container traffic     Trafic conteneurisé     Containerverkehr

5.1.1. Q4 86

Q4 86

Q4 86

INTERCONTAINER  
elaboration

Statistiques  
INTERCONTAINER

Aufstellung von  
INTERCONTAINER

Tab. 5.1	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental Continental Kontinental	Others Autres Andere	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q4 86 Ladeeinheiten TEU (1000)	125.4	91.1	9.2	225.7
Evolution Entwicklung     % $\frac{Q4\ 86}{Q4\ 85}$	+ 2%	- 3%	- 42%	- 4%
Evolution Entwicklung     % $\frac{Q4\ 86}{Q3\ 86}$	+ 1%	+ 19%	- 37%	+ 5%

## 5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q3 86

The information given is the number of units despatched by the "organising company" i.e. the number of semi-trailers, swap bodies or road trains carried by rail wagons (INTERUNIT elaboration).

Les informations fournies portent sur le nombre d'unités transportées par la "société organisatrice", c'est-à-dire le nombre de semi-remorques, de caisses mobiles ou de trains routiers transportés par chemin de fer (Source: INTERUNIT).

Die vorliegenden Angaben betreffen die Zahl der von den Huckepack-Verkehrsgesellschaften beförderten Ladeeinheiten, d.h. die Zahl der auf Eisenbahnwagen beförderten Sattelanhänger, Wechselbehälter oder Lastzüge (Aufstellung von INTERUNIT).

Tab. 5.2 International traffic by companies based in the EEC  
Trafic international assuré par des sociétés siégeant dans la CEE  
Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten  Q3 86	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$	$\frac{Q3\ 86}{Q2\ 86}$
D Kombiverkehr	20 246	+ 19	- 19
F Novatrans	4 299	+ 7	- 13
I Novatrans + Ferpac + Cemat + Hupac	16 444	+ 25	- 8
NL Trailstar	1 242	+ 13	- 18
B/GB TRW	3 990	+ 8	- 3
DK Kombidan	512		
E Transnova	2 772	+ 70	- 41
Total - zusammen	49 505	21%	- 16%

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 800 units in Q3 86)  
Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 800 unités au Q3 86)  
Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 800 Lade-  
einheiten in Q3 86)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q3\ 86}{Q3\ 85}$	$\frac{Q3\ 86}{Q2\ 86}$
D ——— I	8 568	+ 12	- 20
I ——— D	8 820	+ 40	- 6
B ——— I	2 905	+ 14	- 5
I ——— B	2 711	+ 0.3	- 2
F ——— I	3 133	+ 7	- 17
I ——— F	3 213	+ 7	- 17
E ——— D	2 542	+102	- 43
D ——— E	2 041	+ 69	- 44
I ——— NL	840	+ 22	- 23
NL ——— I	833	+ 4	- 23

SOURCES - QUELLEN
-------------------

(a) Road Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Route - Konjunkturerhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier  
DK Danmarks Statistik  
D IFO (Institut für Wirtschaftsforschung)  
F Centre de Productivité des Transports  
GR Ethniki Statistiki Ypiresia (National Statistical Office)  
IRL University College, Dublin  
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto  
L Service central de la Statistique et des Etudes économiques  
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
UK Department of Transport  
E Ministerio de Transportes, T. y C. (Subdirección Gen. de Estudios)

(b) Road Cost Survey - Indices de coût Route - Kostenerhebung Straßenverkehr

D Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V.  
F Comité national routier  
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
B Instituut voor Wegtransport  
L Fédération des Commerçants du Grand-Duché  
UK Road Haulage Association Ltd.  
DK Landsforeningen Danske Vognmaend

(c) Road Price Survey - Indices des prix Route - Preiserhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier  
D BÄG (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)  
F Ministère des Transports  
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto  
L Ministère des Transports  
NL NIWO (Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie)  
CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek)

(d) Inland Waterway Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Voies Navigables Intérieures - Konjunkturerhebung Binnenschifffahrt

Rhine	Central Rhine Commission
North-South	B Institut pour le Transport par Batellerie
	NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
	F Office national de la Navigation.

(e) Capacity Rhine fleet-Capacité flotte Rhénane-Kapazität der Rheinflotte

IVR Internationale Vereniging het Rynscheppenregister.

(f) I.W. Cost Survey - Indices de coûts V.N. - Kostenerhebung Binnenschifffahrt

NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
in collaboration with :  
F Office national de la navigation  
B Institut pour le transport par Batellerie  
D Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt

(g) Rail Tariff Indices - Indices des tarifs du Rail - Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

D DB (Deutsche Bundesbahn)  
F SNCF (Société nationale des chemins de fer français)  
I FS (Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato)  
NL NS (Nederlandse Spoorwegen)  
B NMBS/SNCB (Société Nationale des Chemins de fer belges)

(h) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniierter Verkehr

Intercontainer (container traffic - trafic conteneurisé - Containerverkehr)  
Interunit (Piggy-back - Ferroutage - Huckepack)

(i) Road Tonnages - Tonnage de la Route - Straßengüterverkehr

D KBA-BAG Kraftfahrt-Bundesamt und der Bundesanstalt für den  
Güterfernverkehr  
F Ministère des Transports - Service des Transports routiers R-2  
I Ministero dei Trasporti - ISTAT  
NL CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek  
B/L INS - Institut national de Statistiques  
UK GSS - Department of Transport  
IRL University College, Dublin  
DK Danmarks Statistik  
GR Ethniki Statistiki Ypiresia

(j) I.W. Tonnages - Tonnages des Voies Navigables - Binnenschifffahrtgüterverkehr

ONI Office national de Navigation  
CCR Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1119

(k) Rail Tonnages - Tonnages Rail - Eisenbahngüterverkehr

SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1177

SPECIAL THANKS TO THE SOEC  
(Statistical Office of the European Community)

REMERCIEMENT TOUT PARTICULIER A L'OSCE  
(Office Statistique des Communautés Européennes)  
BESONDERER DANK GILT DEM SAEG  
(Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften)

**Venta y suscripciones · Salg og abonnement · Verkauf und Abonnement · Πωλήσεις και συνδρομές  
Sales and subscriptions · Vente et abonnements · Vendita e abbonamenti  
Verkoop en abonnementen · Venda e assinaturas**

<b>BELGIQUE / BELGIË</b>  <b>Moniteur belge / Belgisch Staatsblad</b> Rue de Louvain 40-42 / Leuvensestraat 40-42 1000 Bruxelles / 1000 Brussel Tél. 5 12 00 26 CCP / Postrekening 000-2005502-27  Sous-dépôts / Agentschappen: <b>Librairie européenne / Europese Boekhandel</b> Rue de la Loi 244 / Wetstraat 244 1040 Bruxelles / 1040 Brussel  <b>CREDOC</b> Rue de la Montagne 34 / Bergstraat 34 Bte 11 / Bus 11 1000 Bruxelles / 1000 Brussel	<b>FRANCE</b>  <b>Journal officiel</b> <b>Service des publications des Communautés européennes</b> 26, rue Desaix 75727 Paris Cedex 15 Tél. (1) 45 78 61 39	<b>NEDERLAND</b>  <b>Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf</b> Christoffel Plantijnstraat Postbus 20014 2500 EA 's-Gravenhage Tel. (070) 78 98 80 (bestellingn)
<b>DANMARK</b>  <b>Schultz EF-publikationer</b> Møntergade 19 1116 København K Tlf. (01) 14 11 95 Telecopier: (01) 32 75 11	<b>IRELAND</b>  <b>Government Publications Sales Office</b> Sun Alliance House Molesworth Street Dublin 2 Tel. 71 03 09  or by post <b>Government Stationery Office</b> <b>Publications Section</b> 6th floor Bishop Street Dublin 8 Tel. 78 16 66	<b>PORTUGAL</b>  <b>Imprensa Nacional Casa da Moeda, E. P.</b> Rua D. Francisco Manuel de Melo, 5 1092 Lisboa Codex Tel. 69 34 14 Telex 15328 INCM  <b>Distribuidora Livros Bertrand Lda.</b> <b>Grupo Bertrand, SARI</b> Rua das Terras dos Vales, 4-A Apart. 37 2700 Amadora CODEX Tel. 493 90 50 - 494 87 88 Telex 15798 BERDIS
<b>BR DEUTSCHLAND</b>  <b>Bundesanzeiger Verlag</b> Breite Straße Postfach 10 80 06 5000 Köln 1 Tel. (02 21) 20 29-0 Fernschreiber: ANZEIGER BONN 8 882 595 Telecopierer: 20 29 278	<b>ITALIA</b>  <b>Licosa Spa</b> Via Lamarmora, 45 Casella postale 552 50 121 Firenze Tel. 57 97 51 Telex 570466 LICOSA I CCP 343 509  Subagenti: <b>Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOL</b> Via Meravigli, 16 20 123 Milano Tel. 80 76 79  <b>Libreria Tassi</b> Via A. Farnese, 28 00 192 Roma Tel. 31 05 90  <b>Libreria giuridica</b> Via 12 Ottobre, 172/R 16 121 Genova Tel. 59 56 93	<b>UNITED KINGDOM</b>  <b>HM Stationery Office</b> HMSO Publications Centre 51 Nine Elms Lane London SW8 5DR Tel. (01) 211 56 56  Sub-agent: <b>Alan Armstrong &amp; Associates Ltd</b> 72 Park Road London NW1 4SH Tel. (01) 723 39 02 Telex 297635 AAALTD G
<b>GREECE</b>  <b>G.C. Eleftheroudakis SA</b> International Bookstore 4 Nikis Street 105 63 Athens Tel. 322 22 55 Telex 219410 ELEF  Sub-agent for Northern Greece: <b>Molho's Bookstore</b> The Business Bookshop 10 Tsimiski Street Thessaloniki Tel. 275 271 Telex 412885 LIMO	<b>GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG et autres pays / and other countries</b>  <b>Office des publications officielles des Communautés européennes</b> 2, rue Mercier L-2985 Luxembourg Tél. 49 92 81 Télex PUBOF LU 1324 b CCP 19190-81 CC bancaire BIL 8-109/6003/200  Abonnements / Subscriptions <b>Messageries Paul Kraus</b> 11, rue Christophe Plantin L-2339 Luxembourg Tél. 49 98 888 Télex 2515 CCP 49242-63	<b>UNITED STATES OF AMERICA</b>  <b>European Community Information Service</b> 2100 M Street, NW Suite 707 Washington, DC 20037 Tel. (202) 862 9500
<b>ESPAÑA</b>  <b>Boletín Oficial del Estado</b> Trafalgar 27 28010 Madrid Tel. (91) 446 60 00  <b>Mundi-Prensa Libros, S.A.</b> Castelló 37 28001 Madrid Tel. (91) 431 33 99 (Libros) 431 32 22 (Suscripciones) 435 36 37 (Dirección) Télex 49370-MPLI-E	<b>CANADA</b>  <b>Renouf Publishing Co., Ltd</b> 61 Sparks Street Ottawa Ontario K1P 5R1 Tel. Toll Free 1 (800) 267 4164 Ottawa Region (613) 238 8983-6 Telex 053-4936	<b>JAPAN</b>  <b>Kinokuniya Company Ltd</b> 17-7 Shinjuku 3-Chome Shinjuku-ku Tokyo 160-91 Tel. (03) 354 0131  <b>Journal Department</b> PO Box 55 Chitose Tokyo 156 Tel. (03) 439 0124

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer □ Price (excluding VAT) in Luxembourg □ Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)  
ECU 3,50 BFR 150 DKR 28 DM 7,50 DRA 490 ESC 540 FF 24 HFL 8,50 IRL 2.70 LT 5000 PTA 500 UKL 2.50 USD 3.50



KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS OFFICIELLE PUBLIKATIONER  
AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS  
OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
SERVIÇO DAS PUBLICAÇÕES OFICIAIS DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

ISSN 0257-0491